Concession ferroviaire de la ligne

NANCY > MIRECOURT > VITTEL > CONTREXÉVILLE

Dossier d'enquête publique unique

E

Demande de modification et d'aménagement des passages à niveaux

Annexes 2 à 4

Nova 14

fluo | La Région Grand Est

5 ANNEXES

5.1 Fiches individuelles des PN modifiés et réaménagés

5.2 Concertation et délibération des collectivités sur les PN modifiés et réaménagés

5.3 Derniers arrêtés de classement des PN modifiés et réaménagés

5.4 Etude de criticité des PN modifiés et réaménagés

Nova 14

Une ligne,
Une histoire,
Des territoires

EPc - Pièce E - Annexe 2 : Concertations et délibérations des collectivités des PN réaménagés

transdev
the mobility company

NGE

BANQUE des TERRITOIRES | Caisse des Dépôts GROUPE

La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;
- La démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non-enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 24/06/2025 à 17h20
Réference de l'AR : 054-215400433-20250623-DB_2025_05_36-DE

Département de
MEURTHE ET MOSELLE

Arrondissement de
NANCY

Canton de
NEUVES-MAISONS

COMMUNE DE BAINVILLE-SUR-MADON

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 23 juin 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le vingt-trois juin à 20 heures 00, le Conseil Municipal de la commune de BAINVILLE-SUR-MADON, s'est réuni au lieu ordinaire des séances, après convocation légale, sous la présidence de Monsieur Benoit SKLEPEK, maire.

Membres		Nom et Prénom
- en exercice :	14	
- présents :	8	L. BASTIEN, J. DRON, B. DUPONT, F. GOMES, H. ETTINGER C. LECLERE, O. PETIT, B. SKLEPEK,
- représentés :	1	S. BALERET donne procuration à B. SKLEPEK
- absents :	5	D. BATAILLARD, J-B. HERREYE, S. MOUGEL, D. PIERRE, B. SUTTER
- votants :	9	

Secrétaire de séance : Catherine LECLERE

Date de la convocation : 17 juin 2025, envoyée le 17 juin 2025
Date d'affichage de la convocation : 18 juin 2025

Délibération : DB_2025_05_36

Objet : Projet de réouverture de la Ligne Ferroviaire dite L 14 à l'exploitation commerciale voyageurs entre NANCY et VITTEL/CONTREXEVILLE

Exposé

1-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure.

L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent.

La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.

PROPOSITION
Monsieur le Maire propose d'**acter les données de programme des aménagements.**

DECISION

Le Conseil Municipal, après avoir délibéré, à l'unanimité :

Pour :	9	Contre :	0	Abstention :	0

- **ACTE** avec réserves les données de programme des aménagements.
- **DONNE** un avis favorable avec réserves sur les aménagements proposés pour le passage à niveau n° 34 (PN n°34). Les travaux d'aménagement au droit du passage à niveau concerné devront également comprendre :
    - La reprise de la chaussée de part et d'autre du PN n° 34 sur la longueur nécessaire afin de supprimer la rampe importante.
    - La réfection éventuelle des éléments de voirie (en ce compris le marquage au sol).
- **DONNE** un avis favorable avec réserves sur les aménagements proposés pour le passage à niveau n° 35 (PN n°35). Les travaux d'aménagement au droit du passage à niveau concerné devront également comprendre :
    - La mise en place de caméras de surveillance,
    - La reprise de la chaussée de part et d'autre du PN n° 35 sur la longueur nécessaire,
    - La modification du sens de circulation : interdiction de tourner à gauche en venant de la D50 (Xeuilley - après le PN n° 35),
    - La réfection éventuelle des éléments de voirie (en ce compris le marquage au sol).
- **DONNE** un avis favorable sur la fermeture du passage à niveau n° 37.
- **DIT** que les modifications, remises en état et aménagements devront être à la charge de l'opérateur.

Fait et délibéré en séance, les jour, mois et an susdits
Pour extrait conforme

Le maire, Benoit SKLEPEK	Le secrétaire de séance, Catherine LECLERE

Auteur : Conseil municipal
Mise en ligne le :

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3- Dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau (PN) sur le territoire de la commune

Nombre et identification des passages à niveau (PN) concernés sur le territoire : 3 PN

PN 34 (type Croix de St André) - PN 35 (type SAL2) - PN 37 (type SAL2)

Les vues aériennes de la situation actuelle et de la situation ultérieure figurent en annexe des présentes.

Abréviations :
PN : Passage à niveau
CSA : Croix de Saint André (panneau de signalisation de la voie ferrée).
SAL : Signalisation Automatique Lumineuse et Sonore
SAL 2 : SAL à deux demi-barrières (deux par sens de circulation routière)
SAL 4 : SAL à quatre demi-barrières. Il rend impossible le passage en chicane.

PN N° 34 (Rue de la filature / Chemin du moulin) : Accès non protégé des circulations ferroviaires à une zone de quelques habitations et jardins ouvriers – dévers assez prononcé de la voie au point de passage **Rue du Moulin**.

Solution retenue :
- Passage d'un PN type CSA en PN type SAL 4 ;
- Remplacement des platelages existants ;
- Élargissement des platelages et prolongement des trottoirs ;
- Mise en œuvre de clôtures rigides le long de la voie ferrée s'étendant de 100 m en amont du PN (vers Nancy) jusqu'au droit du PN 35 ;
- Point de collecte ramassage des ordures maintenu dans la disposition actuelle, au pied du PN 34.

PN N° 35 (Rue de la gare) :

Solution prévue :
- Passage du PN35 d'un PN type SAL 2 en PN type SAL 4 ;
- Travaux de remplacement des platelages existants ;
- Élargissement des platelages et prolongement des trottoirs ;
- Mise en œuvre des clôtures latérales.

PN N° 37 : PN exclusivement agricole. Traversée non protégée de type « Croix de St André » avec risque d'engagement de gabarit d'un engin agricole sur la RD.

Solution retenue :
- Démontage du PN 37, fermeture physique de son accès ;
- Remise en état du chemin d'accès au bassin de rétention le long de la RD 330 sur une longueur de 1100 ml selon schéma en annexe (chemin propriété du Conseil Départemental du 54). Les travaux de réaménagement de ce chemin seront réalisés par NOVA 14 et rétrocédés au CD54. L'entretien du chemin sera réalisé à terme par le CD54.

PN N° 34 : Accès non protégé des circulations ferroviaires à une zone de quelques habitations et jardins ouvriers – dévers assez prononcé de la voie au point de passage Rue du Moulin.

Solution retenue :

- Passage d'un PN type CSA en PN type SAL 4 ;
- Remplacement des platelages existants ;
- Élargissement des platelages et prolongement des trottoirs ;
- Mise en œuvre de clôtures rigides le long de la voie ferrée s'étendant de 100 m en amont du PN (vers Nancy) jusqu'au droit du PN 35 ;
- Point de collecte ramassage des ordures maintenu dans la disposition actuelle, au pied du PN 34.

Situation actuelle :



Situation projetée :



PN N° 35 :

Solution prévue :

- Passage du PN35 d'un PN type SAL 2 en PN type SAL 4 ;
- Travaux de remplacement des platelages existants ;
- Élargissement des platelages et prolongement des trottoirs ;
- Mise en œuvre des clôtures latérales.

Situation actuelle



Situation projetée



Projet de réouverture de la Ligne ferroviaire dite L14 à l'exploitation commerciale voyageursentre NANCY et VITTEL/CONTREXEVILLE

Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.

Projet de délibération communale résultant du processus de Concertation conduit par le porteur du Projet « Région Grand Est » – Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné.

1-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.

La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;

- La démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

PN N° 37 : PN exclusivement agricole. Traversée non protégée de type « Croix de St André » avec risque d'engagement de gabarit d'un engin agricole sur la RD.

Solution retenue :

- Démontage du PN 37, fermeture physique de son accès ;
- Remise en état du chemin d'accès au bassin de rétention le long de la RD 330 sur une longueur de 1100 ml selon schéma joint (chemin propriété du Conseil Départemental du 54). Les travaux de réaménagement de ce chemin seront réalisés par NOVA 14 et rétrocédés au CD54. L'entretien du chemin sera réalisé à termes par le CD54.

Situation actuelle :



Situation projetée :



Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 4 PN
PN N° 40 – PN N° 43 – PN N° 43 Bis – PN N° 44

PN N° 40 : PN hors agglomération sur route départementale, à franchissement protégé type SAL2 (feux lumineux et deux demi-barrières automatiques) avec 3.255 traversées en moyenne par jour actuellement.

PN N° 43 : PN situé en agglomération, à franchissement protégé type SAL2 (feux lumineux et deux demi- barrières automatiques), franchissement d'environ 250 traversées en moyenne/ jour. Actuellement. Desserte au sud de XEUILLEY du lotissement Rue Sous les Vignes/ Rue Jacques CALLOT.

PN N°43 bis : PN privé au sein des emprises de la cimenterie VICAT permettant le transit intérieur piétonnier d'employés ou prestataires au sein de la cimenterie

PN N°44 : usage industriel d'entrée / sortie camions et véhicules légers de la cimenterie VICAT sur la RD 50 B ; configuration d'entrée/ sortie dangereuse

PN N° 40 :

Solution retenue :

- Passage d'un PN type SAL 2 en PN type SAL 4 ;
- Travaux de remplacement des platelages ;
- Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs ;
- Mise en œuvre des clôtures latérales ;
- L'aménagement correspond à un carrefour sans voie de tourne à gauche sur la RD50, ce qui favorise la giration des poids lourds.

L'aménagement en section courante de la RD50 et 50 b est le suivant :

- Chaussée bidirectionnelle de 3,30 m par voie
- Accotement calcaire de 1,50 m

L'aménagement au niveau du carrefour est lui le suivant :

- Chaussée bidirectionnelle de 3,50 m par voie
- Bordure type I
- Surlargeur béton de 1,50 m dans les rayons franchissables par les PL
- Accotement calcaire de 1,50 m où il n'y a pas de surlargeur béton

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non-enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son ou ses PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3 - dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

Commune de : XEUILLEY - 54

GIR3 : de la D50b à la D50



Répartition et coûts de travaux :

A la charge du Département de Meurthe et Moselle :

Tapis d'enrobé neuf : 60 000 €

Signalisation horizontale : 8 000 €

Signalisation verticale : 10 000 €

Soit un coût de **78 000 €TTC** (Estimation faite aux conditions économique de mars 2025, à partir des marchés départementaux de réfection de chaussée).

A la charge de l'aménageur du PN, soit NOVA 14 :

Etudes d'exécution : 2 000 €

Rabotage : 5 000 €

Terrassement : 15 000 €

Accotements : 8 000 €

Apport Terre végétale : 3 000 €

Bordure I : 12 000 €

Grille avaloir : 3 000 €

Surlargeur béton : 5 000 €

Soit un coût estimé à **53 000 €**

PN N° 43 :

Solution retenue :

Situation actuelle



Situation projetée



Sens des girations du carrefour

GIR1 : de la D50b au PN



GIR2 : de la D50 à la D50b



PN N°43 Bis :

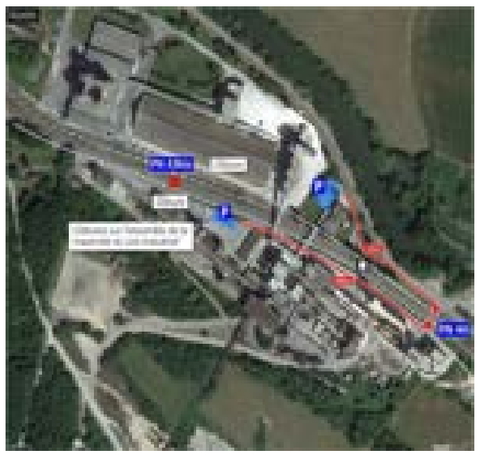
<u>Solution retenue :</u>

- Démontage du PN 43bis et fermeture physique de son accès ;
- Mise en place d'une clôture rigide mitoyenne à la voie ferrée de part et d'autre de celle -ci, sur l'ensemble de la traversée du site industriel du Nord au sud, La clôture sera étendue jusqu'au PN44.

Situation actuelle



Situation projetée



- Mise en œuvre et adaptation pour le maintien en service opérationnel d'un franchissement protégé, évoluant d'un passage à niveau de type SAL 2 vers un passage à niveau de type SAL 4.
- Amélioration de la transition des modes actifs (piétons, cyclistes, petits véhicules PMR) par mise en place de trottoirs de part et d'autre de la voie routière et s'étendant de 15 m en amont et 15 m en aval.
- Elargissement des platelages ;
- Travaux de remplacement des platelages ;
- Mise en place d'une clôture rigide le long de la voie ferrée côté entre le PN 40 et le PN43

Situation actuelle



Situation projetée



REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT
MEURTHE ET MOSELLE

ARRONDISSEMENT
NANCY

NOMBRE DE MEMBRES
En exercice : 10
Présents : 06
Votants : 07

DATE DE LA CONVOCATION
3 juillet 2025
DATE D'AFFICHAGE
10 juillet 2025

PIERREVILLE

DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE

Séance du 9 juillet 2025

L'an deux mille vingt-cinq le neuf juillet à 20 h 30 le Conseil Municipal extraordinaire régulièrement convoqué, s'est réuni, dans le lieu habituel de ses séances, sous la Présidence de Monsieur le Maire
Présent : Thierry WEYER – Philippe MARCHAND - Béatrice TRIDON – Jean-Pol GERMAIN – Paulette BALTHAZARD – David GUIGUES -

Absents :Aline SAINT-AYES – Sophie PINOT – Stéphane PEULTIER donne pouvoir à Thierry WEYER

A été nommé secrétaire : David GUIGUES

2025-0028) 8 DOMAINES DE COMPETENCES PAR THEMES
8.7 Transport
REOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIARE NANCY CONTREXEVILLE - LIGNE 14

Le maire expose au conseil municipal :

1-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.
La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

TW

PN N° 44 :

Solution retenue :

- Aménagement d'une voie d'évitement (Structure départementale), d'environ 100 mètres de longueur et 3 mètres de largeur, suivant la courbure de la RD. Cette voie vise à améliorer la sécurité en réduisant les risques liés à une visibilité insuffisante pour les véhicules arrivant derrière des camions en arrêt temporaire. Cet aménagement est à la charge exclusive de NOVA 14.
- Remplacement des platelages ;
- Élargissement du PN jusqu'à 18 m. Géométrie à finaliser entre VICAT et NOVA 14.

Situation actuelle



Situation projetée



3- dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

Commune de : PIERREVILLE 54

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 2 PN

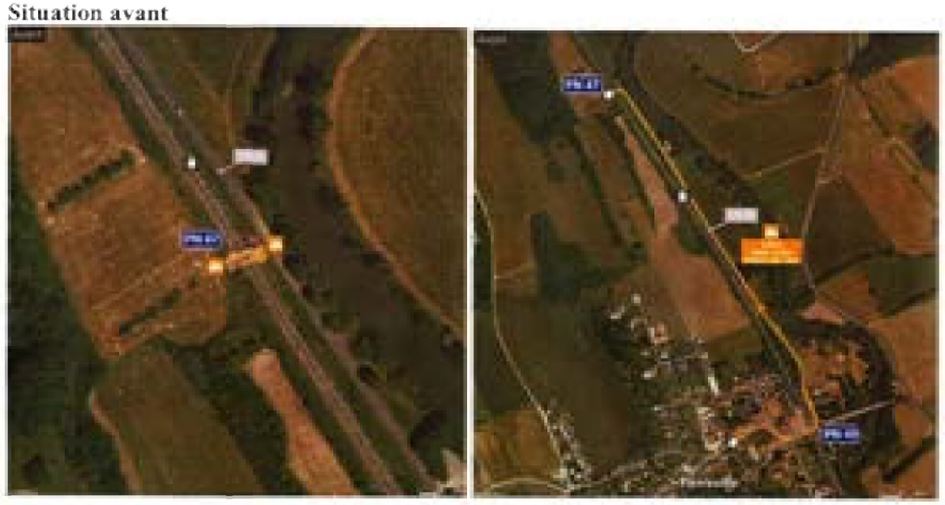
PN N° 47 : PN dit de champ exclusivement dédié à l'exploitation agricole à passage libre type Croix de St André (2 traversées en moyenne/ jour). Engagement de gabarit possible selon engins agricoles sur route ou sur voie selon le sens de traversé du PN.

PN N°49 :PN situé en agglomération, à passage protégé type SAL2 : franchissement d'environ 350 véhicules/ jour dont 16 cars/ jour (scolaire, Communauté de Commune Moselle & Madon).

PN N° 47 :

Solution préconisée : Fermeture du PN par merlons de terre de part et d'autre et rétablissement d'accès aux parcelles agricoles via le PN N°49 maintenu ouvert.
Rétablissement d'accès par la création d'un chemin dans les emprises communales le long de la voie ferrée selon le schéma ci-dessous, sans nécessité d'acquisitions foncières. Le chemin sera créé depuis le PN49 jusqu'au PN 47 avec un empierrement de 40 cm et sur une largeur de 4 m. Les 50 premiers mètres seront portés à 6 ml de large pour faciliter l'accès aux bâtiments communaux. Les 2 mètres linéaires de large nécessaires à l'accès de ces bâtiments depuis le PN 49 jusqu'à l'entrée du bâtiment multiservice communal seront en enrobé en plus de l'empierrement sur le linéaire de 50 mètres. L'enfouissement de la ligne électrique sera réalisé par Enedis pour supprimer le poteau existant en bordure du futur chemin.

Situation avant



TW 31

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;

- La démonstration, sur la base d'une liste multicritère définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non-enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

TW 21

Emet les remarques suivantes :

-En complément, le conseil municipal demande une étude d'impact sécuritaire du PN 49, ce passage à niveau étant le lieu de franchissement obligatoire pour l'ensemble de nos habitants et plus particulièrement les enfants du village voulant se rendre à l'aire de jeux située de l'autre côté de la voie ferrée avec des trains qui circuleront à 110 km/h sans décélération en le franchissant. Ainsi qu'un aménagement routier permettant de faciliter la sortie des véhicules du village et alertant du risque de bouchon sur le RD 50B par l'immobilisation de véhicules bloqués par les barrières du passage à niveau.
Dans l'attente de pouvoir bénéficier d'un arrêt à la demande à partir de 2035, avec l'évolution des trains, les habitants souhaitent bénéficier d'un transport collectif de rabattement vers la gare de PONT ST VINCENT correspondant aux horaires de trains desservant NANCY.

Le maire
Thierry WEYER

Le Maire
Thierry WEYER

51

Situation projetée



PN N° 49 :

Solution préconisée :

- Maintien en exploitation avec adaptation en type SAL4 (feux lumineux et 4 demi-barrières) pour éviter les passages dit en chicane.
- Amélioration de la transition des modes actifs (piétons, cyclistes, petits véhicules PMR) par mise en place de trottoirs de part et d'autre de la voie ferrée s'étendant 15 m en amont et en aval de la voie ferrée : Platelage plat de transition de la voie ferrée au sein du domaine public ferroviaire.
- Mise en place d'une clôture rigide des deux côtés de la voie ferrée s'étendant 150 m en amont du PN N°49 et 150 m maximum en aval (au droit des dernières habitations en mitoyenneté de la voie ferrée).

Situation actuelle



Situation projetée



Le Conseil municipal après en avoir délibéré à l'unanimité : 1 Pour
6 Abstentions

Emet :

-un avis favorable à la réouverture de la ligne 14 dans les conditions ci-dessus désignées.

TW 51

ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation réglementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;

- La démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

Accusé de réception en préfecture
054-215400326-20210721-24-2021-DE
Date de télétransmission : 23/07/2021
Date de réception préfecture : 23/07/2021

REPUBLIQUE FRANCAISE

ARRONDISSEMENT NANCY

DEPARTEMENT DE MEURTHE ET MOSELLE

NOMBRE DE MEMBRES
En exercice : 11
Présents : 10
Votants : 10

DATE DE CONVOCATION
16/07/2021

DATE AFFICHAGE
23/07/2021

AUTREY SUR MADON

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE

Séance du 21 JUILLET 2021

L'an deux mille VINGT ET UN, le 21 JUILLET à 20 H30
le conseil municipal, régulièrement convoqué,
s'est réuni dans le lieu habituel de ses séances,
sous [redacted]
Maire. Tous les conseillers sont présents sauf [redacted]
[redacted] a donné pouvoir à [redacted]
[redacted] a donné pouvoir à
[redacted] a donné pouvoir à

24-2021 **1. COMMANDE PUBLIQUE**
1.7 Actes spéciaux et divers

PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE DITE L14 À L'EXPLOITATION COMMERCIALE VOYAGEURS ENTRE NANCY ET VITTEL/CONTREXEVILLE

Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.

1-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.
La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie

Accusé de réception en préfecture
054-215400326-20210721-24-2021-DE
Date de télétransmission : 23/07/2021
Date de réception préfecture : 23/07/2021

Situation avant
après

Situation



Délibération adoptée par 9 voix pour et une abstention.

[redacted]

Accusé de réception en préfecture
054-215400326-20210721-24-2021-DE
Date de télétransmission : 23/07/2021
Date de réception préfecture : 23/07/2021

3- dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

Commune de : AUTREY SUR MADON

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 2 PN

PN 51 : sur RD 50 B, équipé de type SAL2 (signalisation automatique à deux demi barrières) traversé par un trafic journalier de l'ordre de 450 à 500 véhicules/ jour.

PN 53 : desserte exclusivement agricole sur débranchement d'une route communale, PN de type Croix de Saint André (passage libre non protégé) avec risque marqué lors d'une séquence de passage d'une rame ferroviaire, d'engagement de gabarit sur tout ou partie de l'engin agricole standard ou allongé, stationnant sur voie ferrée pour s'introduire sur la route communale ou entrant sur les parcelles et engageant le gabarit sur la voirie communale.

PN N° 51:

Solution préconisée : maintien au statut actuel franchissable par dispositif type SAL2 (feux lumineux et demi barrières levantes)

Situation avant
après

Situation

identique
pas d'aménagement



PN N° 53:

Solution préconisée : fermeture du PN par merlons de terre de part et d'autre de la voie ferrée et rétablissement d'accès aux parcelles via le PN 51 avec emprunt d'un chemin agricole de 870 m de long à créer longeant la voie ferrée entre le PN 51 et le PN 53.

Chemin agricole empierré de 4 m de large d'empattement au sol, et 6 m de passage libre sur parcelle foncière à acquérir.

Création d'un pont de franchissement du ruisseau existant sur le tracé du chemin agricole à créer en amont du PN53 : pont supportant le passage d'engin agricole lourd.

Accusé de réception en préfecture
054-215400326-20210721-24-2021-DE
Date de télétransmission : 23/07/2021
Date de réception préfecture : 23/07/2021

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 28/05/2025 à 18h48
Réference de l'AR : 054-215401324-20250521-2025_19-DE
Affiché le 03/06/2025 ; Certifié exécutoire le 03/06/2025

Délibération du conseil municipal commune de CLEREY SUR BRENON
Séance ordinaire du 21 mai 2025

L'an Deux Mil Vingt-cinq, le 21 mai à 18h30 heures.
Le conseil municipal, s'est réuni au nombre prescrit par la loi dans le lieu habituel de ses séances, en réunion ordinaire.

Date de la convocation : le 14 mai 2025

Nombre de membres en exercice : 7 Nombre de membres présents ou ayant donné pouvoir : 5

BERNE Béatrice	MARQUANT Cédric *
DEBARRE Jean-Xavier*	GALLAND Céline
MICHEL Hélène	HENRY Jean-Daniel

* : absent ** : a donné pouvoir

Délibération N°2025/18 : Processus de Concertation conduit par le porteur du Projet « Région Grand Est » – Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné,

Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.

Projet de délibération communale résultant du processus de Concertation conduit par le porteur du
Projet « Région Grand Est » – Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné.

1-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.
La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 19/05/2025 à 16h58
Réference de l'AR : 054-215401192-20250507-DCM_6_2025_TR-DE

REPUBLIQUE FRANCAISE
Département de Meurthe et Moselle
Arrondissement de Nancy
Canton de Meine au Saintois

Commune de CEINTREY

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 7 mai 2025

Nombre de membres		
En exercice	Présents	Votants
13	10	11

Date de convocation 04/04/2025

L'an deux mil vingt-cinq le 7 mai à 20 h 30, le Conseil Municipal de la Commune de CEINTREY, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la Loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Jean-Paul ROBERT, Maire.

Présents : Mr ROBERT Jean-Paul, Mme GRILLET Mireille, Mr FAYS Xavier, Mr THOUVENIN Ludovic, Mme BEAUREGARD Renée, Mr. ADE Pierre, Mr DUVAL Jean-Philippe, Mr DIDIER Stéphane, Mr PETITDANT Jean-Paul, LEDRAA Elodie.

Absents excusés : Mr FAUVET Romain (procuration à Mr FAYS Xavier).

Absent : Mr YVON Didier, Mr FLORENTIN Ludovic, Mr DUCHANOY Patrick, Mme THIERY Carène.

Monsieur THOUVENIN Ludovic a été nommé secrétaire de séance

Le quorum étant atteint, le Conseil Municipal peut donc valablement délibérer. *

TRAITEMENT PASSAGE à NIVEAUX (PN) 55 ET 56

Dans le cadre de la reprise des circulations ferroviaires de la ligne 14 Nancy-Contrexéville, la région Grand Est demande au Conseil Municipal l'autorisation de traiter la mise en conformité règlementaire de sécurité des passages à niveaux 55 et 56.

Le Conseil Municipal, sur proposition du Maire et après en avoir délibéré, **autorise** à l'unanimité, la réalisation des travaux de mise en conformité réglementaire de sécurité par la Région Grand Est concernant les PN 55 et 56.

Fait et délibéré en séance,
Ont signé tous les membres
Transmis à la Préfecture le :
07/05/2025

Extrait certifié conforme,
Le Maire
Jean-Paul ROBERT

Commune de : CLEREY SUR BRENON

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 2 PN

PN N° 57 : usage routier à trafic peu élevé (91 Véh / jour) actuellement protégé de type SAL2 (signalisation automatique 2 demi- barrières).

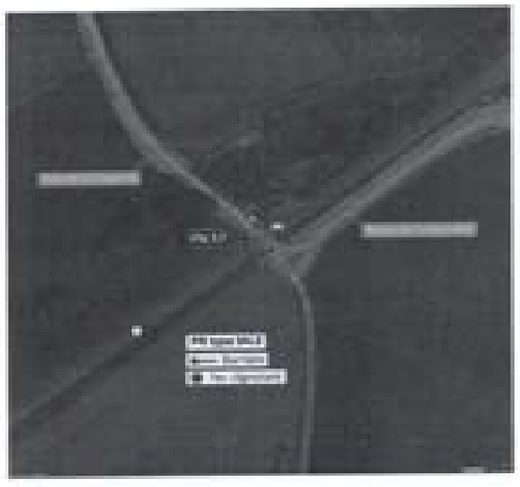
PN N° 58 : usage exclusivement agricole - déclaré non utilisé.

PN N°57 :

Solution préconisée :

- Maintien de la configuration actuelle avec plongement des trottoirs de 1,20 m de large étendu sur 15 m en amont et 15 m en aval du domaine public ferroviaire. Zone de traversée du domaine ferroviaire ;
- Élargissement des platelages ;
- Clôtures latérales à la voie ferrée.

Situation actuelle



Situation projetée



PN 58 : Déclaré localement inutilisé.
Fermeture de ce PN par merlons de terre de part et d'autre du PN, sans itinéraire de rétablissement de franchissement.

Situation actuelle

passages à niveau (PN). Cette obligation réglementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;
- La démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3- dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

MEURTHE & MOSELLE

Commune de
OMELMONT

EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du mardi 24 juin 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le mardi vingt-quatre juin à vingt heures, le Conseil Municipal de la commune de OMELMONT étant réuni en lieu ordinaire de ses séances, après convocation légale, sous la présidence de Michel HENRION, Maire.

Présents : Madame Antoinette COLMÉ, Messieurs Michel LAURENT, Fabrice MAGRON, Pascal NICOLLE et Christophe RAPIN

Absente excusée avec pouvoir : Madame Nathalie SLOMIANY donnant pouvoir à Antoinette COLMÉ
Monsieur Jean-Pierre STEFF donnant pouvoir à Michel LAURENT
Monsieur William JALLAT donnant pouvoir à Fabrice MAGRON

Absente excusée : Mesdames Véronique LOUIS et Maud BRUEY

Monsieur Christophe RAPIN a été désigné comme secrétaire de séance.

16-2025 Point 3 ACTES n°1.7 - Projet de réouverture de la ligne dite L14 à l'exploitation commerciale voyageurs entre NANCY et VITTEL/CONTREXEVILLE

Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.

Délibération communale résultant du processus de Concertation conduit par le porteur du Projet « Région Grand Est » – Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné.

1-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy - Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.
La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

Conseillers en exercice : 11 - Conseillers Présents : 6 - Conseillers votants : 9
À l'unanimité
Convocation du 17/06/2025 Affichage de la délibération et transmission à la Préfecture : 01/07/2025





Le Conseil Municipal, **APPROUVE**, à l'unanimité la situation projetée par la Région Grand-Est.

Pour extrait conforme,

Le secrétaire de séance
Béatrice BERSE

Acte rendu exécutoire, pour transmission en Préfecture

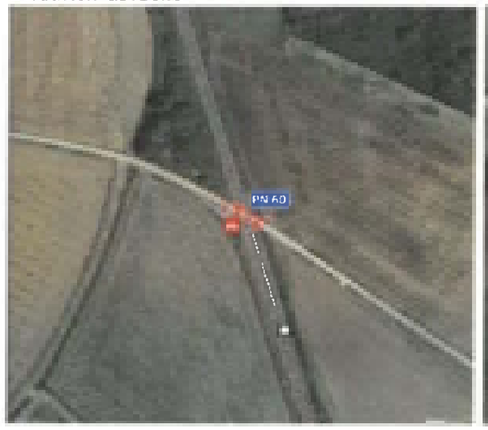
LE MAIRE
Yann TIMON

PN 60 :

Solution prévue :

- Maintien en exploitation avec adaptation du mode de franchissement en type SAL2 (franchissement contrôlé avec feux de signalisation et deux demi-barrières automatiques) ;
- Remplacement des platelages existants.

Situation actuelle



Situation projetée

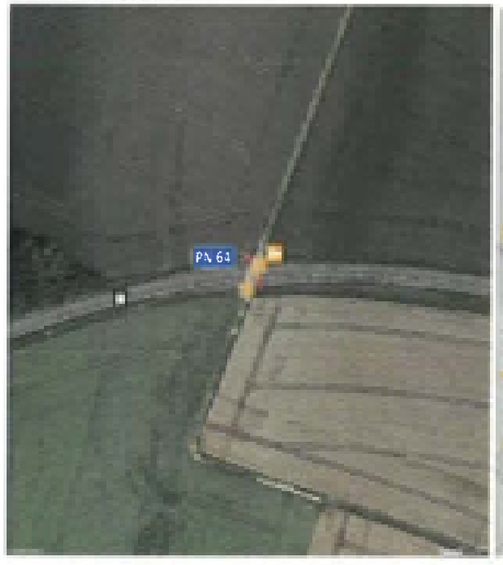


PN N° 64 :

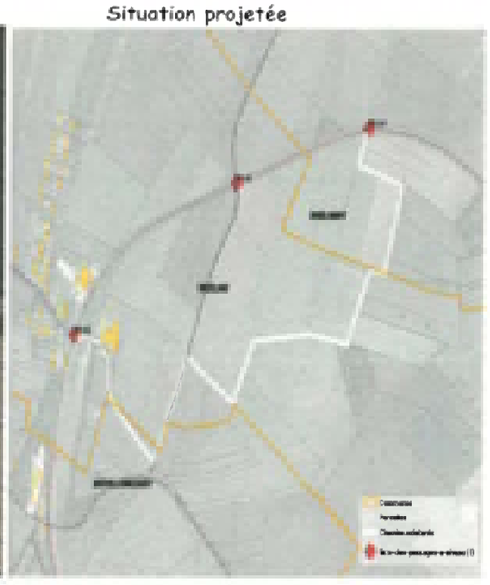
Solution préconisée :

- Démontage du PN 64 et fermeture physique de son accès, avec report du trafic vers le PN66.
- Réfection des chemins existants selon schéma joint depuis le PN 66.

Situation actuelle



Situation projetée



Le conseil municipal, après avoir pris connaissance des solutions préconisées concernant les PN n°60 et 64,
- décide, à l'unanimité, d'accepter les situations projetées.

Fait et délibéré, le 24 juin 2025
Ont signé au registre des délibérations
Tous les Conseillers présents
Pour extrait certifié conforme et exécutoire
Le Maire, Michel HENRION

MAIRIE DE OMELMONT (Meurthe-&-Moselle)

Conseillers en exercice : 11 – Conseillers Présents : 6 – Conseillers votants : 9
À l'unanimité
Convocation du 17/06/2025 – Affichage de la délibération et transmission à la Préfecture : 01/07/2025

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;

- La démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3- dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

Commune de : OMELMONT

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 2 PN

PN N° 60 : PN de champ non protégé type Croix de Saint André. ;

PN N° 64 : Franchissement non protégé, à passage libre type Croix de Saint André.

Conseillers en exercice : 11 – Conseillers Présents : 6 – Conseillers votants : 9
À l'unanimité
Convocation du 17/06/2025 – Affichage de la délibération et transmission à la Préfecture : 01/07/2025

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;
- La démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non-enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3- Dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de la commune

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 2 PN

PN N° 65 : PN dit de champ exclusivement dédié à l'exploitation agricole.
PN N° 66 : usage routier de desserte locale de petits bâtiments industriels, classifié « Gardé » par barrière commandée par un personnel qualifié.

PN N° 65 :
Solution préconisée :

- Démontage du PN 65 et fermeture physique de son accès, avec report du trafic vers le PN66.
- Rétablissement d'accès aux parcelles agricoles via le PN N° 66 maintenu ouvert, par réfection des chemins existants selon schéma joint

DEPARTEMENT
Meurthe et Moselle

ARRONDISSEMENT
NANCY

CANTON
VEZELISE

Commune de VEZELISE

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL

DES

DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Du Mardi 24 juin 2025

NOMBRE

de conseillers en exercice	14
de présents	08
de votants	09

L'an deux mille vingt-cinq, le vingt-quatre juin, le Conseil Municipal de la Commune de VEZELISE étant réuni au lieu ordinaire de ses séances, après convocation légale.

Etaient présents : Stéphane COLIN, Georges MUNGER, Nathalie BRUSSEAUX, Coralie LANOIS, Sandrine TRIBOUT, Rémy LACQUEMANT, Patrick GASS, et Michel THIERRY.

Les conseillers ci-après avaient délégué leur mandat à :
Alain MOUGENOT à Georges MUNGER

Etaient absents excusés :
Thimothé GIORDANO, Rémi THIMOLEON, Guy DELOFFRE, Catherine SCHUBNEL, Vincent CHAFFAUT

Conformément aux dispositions de l'article L 2121-15 du code général des collectivités territoriales, un scrutin a eu lieu, Rémy LACQUEMANT a été nommé pour remplir les fonctions de secrétaire.

OBJET

Projet de réouverture de la ligne ferroviaire dite L14 à l'exploitation commerciales voyageurs entre Nancy et Vittel/Contrexéville : Traitement des PN 65 et 66

DELIBERATION N° 48/2025

Le Maire certifie que le compte-rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la mairie le 27 juin 2025 et que la convocation du Conseil avait été faite le 19 juin 2025.

Le Maire

1-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.
La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

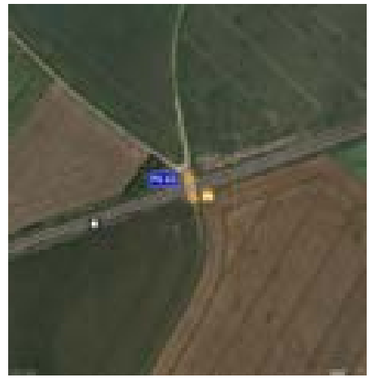
La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

Situation projetée



Après avoir entendu l'exposé du Maire, le conseil municipal à l'unanimité valide les propositions de traitement des PN 65 et 66.

Situation actuelle





Situation projetée



PN N° 66 :

Solution prévue **:**

- Maintien en exploitation du PN66, avec son adaptation du PN66 d'un franchissement protégé en PN type SAL2 ;
- Remplacement des platelages.

Situation actuelle



DÉPARTEMENT
MEURTHE ET MOSELLE
ARRONDISSEMENT
NANCY
CANTON
Meine au Saintois

NOMBRE
De Conseillers en exercice 11
De Présents 9
De Votants 9

OBJET
Processus Concertation Autorité Organisatrice Transports sur le périmètre concerné

Le Maire Certifie que le compte-rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la Mairie le **26 juillet 2021** et que la convocation du Conseil avait été faite le **19 juillet 2021**.
Certifié exécutoire la présente délibération transmise à la Préfecture le **2 août 2021**.

[redacted]

COMMUNE DE HOUSSEVILLE

EXTRAIT DE PROCÈS VERBAL DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL MUNICIPAL
Du 23 juillet 2021

L'an deux mil vingt et un le vingt trois juillet,
Le Conseil Municipal de la commune de HOUSSEVILLE étant assemblé en session ordinaire, au lieu habituel de ses séances après convocation légale, sous la présidence de [redacted]
Étaient présents : [redacted]

Etaient absents excusés [redacted]

Il a été procédé conformément à l'article L.121.14 du Code des Communes, à l'élection d'une secrétaire pris dans le sein du Conseil ; [redacted] ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

1 Contexte du projet

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont St Vincent et Contrexéville le 16 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40 km/h sur 38 kms, en raison de l'état d'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont St Vincent. La section de ligne située au nord de Pont St Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.

La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

A cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2 Démarche de concertation

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont St Vincent – Vittel est soumise à l'obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation obligatoire réglementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :
- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix St André ;
- La démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le « guide 021 – Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau – V1 « , du strict respect des 2 critères de

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 16/07/2021 à 11h32
Référence de l'AR : 054-215402033-20210712-2021_023-DE

République Française
Département de Meurthe et Moselle
Commune de Forcelles-Saint-Gorgon

2021-023

Extrait du Registre des Délibérations de la Commune de FORCELLES-SAINT-GORGON
Séance du 12 juillet 2021

L'an deux mil vingt et un, le douze juillet, à 20 h 30, le Conseil Municipal de la Commune de Forcelles-Saint-Gorgon, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, en session ordinaire, à la salle des fêtes afin d'adapter le fonctionnement aux règles sanitaires face à l'épidémie de covid-19, sous la présidence de [redacted]

Nombre de Conseillers En exercice : 11 Présents : 10 Pouvoir : 1 Votants : 11 Convocation : 05/07/21 Affichage : 05/07/21	Etaient présents : [redacted] Etai(en)t excusé(es) : [redacted] Secrétaire de séance : [redacted]
Objet de la délibération	**Ligne 14**

M. le Maire présente les derniers documents concernant les aménagements sur les passages à niveau sur la commune.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré à l'unanimité, accepte les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation :

- PN n° 69 : fermeture du PN par merlons de terre de part et d'autre et rétablissement d'accès aux parcelles agricoles via le PN n° 70 maintenu ouvert

- PN n° 70 : maintien en exploitation en type SAL2 et amélioration de la transition des modes actifs (piétons, cyclistes, petits véhicules PMR). Trottoir de chaque côté de la voie ferrée et de part et d'autre de celle-ci s'étendant 15 m en amont et 15 m en aval ; transition plate à la traversée de la voie ferrée.

PN n° 71 : maintien en exploitation opérationnelle avec adaptation au franchissement protégé de type SAL2 (feux lumineux et demi-barrières). Exploitation strictement réduite à l'activité des exploitants agricoles avec leurs engins d'exploitation.

PN n° 72 : Maintien en exploitation opérationnelle et adaptation du type de franchissement protégé (SAL2 : feux lumineux et deux demi-barrières) en type SAL4 (feux lumineux et quatre demi-barrières).

Fait et délibéré, les jours, mois et an susdits,
Pour extrait conforme

[redacted]

Acte rendu exécutoire après affichage et transmission en préfecture

PN N° 86 : PN dit de champ à passage libre non protégé type Croix St André : franchissement de l'ordre de 8 véhicules / jour

PN N°82 :
Solution préconisée :
Fermeture du PN par merlons de terre de part et d'autre et rétablissement d'accès aux parcelles agricoles par chemin agricole existant, parallèle de chaque côté de la voie ferrée depuis le PN N° 84

PN N° 84
Solution préconisée :
Maintien en exploitation en type SAL2 : feux lumineux et deux demi-barrières automatiques

PN N° 86 :
Solution préconisée :
Maintien en exploitation en type SAL2. PN réservé strictement aux exploitants agricoles et ayants droits avec leurs véhicules.

Ont signé les membres présents,
Pour extrait certifié conforme

[redacted]

risque de décès – par PN et par km de ligne concernée par la réouverture – et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs, réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St Vincent et Vittel dans le respect d'un principe de non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en juin 2020 par un premier entretien d'évaluation avec le maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par commune concernant son ou ses PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les communes et communautés de communes ainsi que les conseils départementaux de Meurthe et Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Un troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des maires et des exploitants agricoles ou leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire . Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée à une délibération du conseil municipal actant des dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3 Dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de la commune de BOUSSE VILLE

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 3 PN

PN N° 82 : PN dit de champ exclusivement dédié à l'exploitation agricole à passage libre non protégé type Croix de St André (5 traversées en moyenne / jour)

PN N° 84 : PN situé hors agglomération, à passage protégé type SAL2 : franchissement d'environ 80 véhicules / jour

PN N° 86 : PN dit de champ à passage libre non protégé type Croix St André : franchissement de l'ordre de 8 véhicules / jour

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 20/07/2021 à 11h28
Référence de l'AR : 054-215404344-20210715-35_2021-DE

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT
DE MEURTHE ET MOSELLE

Commune de PRAYE

NOMBRES DE MEMBRES		
Afférents au Conseil Municipal	En Exercice	Qui ont pris part à la délibération
11	11	06

Date de la convocation
12/07/2021

Date d'affichage
20/07/2021

Délibération du conseil municipal de la commune de Praye

L'an deux mil vingt-et-un, le quinze juillet à 20 heures 30, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué le douze juillet deux mil vingt-et-un, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, [redacted]

Présents : [redacted]

Absents Excusé(e)s : [redacted]

Procurations : [redacted]

Secrétaire de séance : [redacted] **a été nommés secrétaire de séance conformément à l'article L2121-15 du code général des collectivités territoriales.**

Objet de la délibération :

Affaire n°35/2021 –
Projet de réouverture de la Ligne ferroviaire dite L14 à l'exploitation commerciale voyageurs entre NANCY et VITTEL/CONTREXEVILLE

Affaire n°35/2021
Projet de réouverture de la ligne ferroviaire L14

Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.

1-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.
La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;
- La démonstration sur la base d'une liste multicritère définie dans le « Guide 021 – Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3- dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

Commune de : PRAYE SOUS VAUDEMONT 54

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire :4PN
PN N°74 - PN N° 76 - PN N° 78 - PN N° 80

PN N° 74 : PN hors agglomération à passage protégé type SAL2 avec franchissement d'environ 276 véhicules/ jour dont des cars scolaires.

PN N° 76 :PN situé en agglomération, à passage protégé type SAL2 avec franchissement d'environ 885 véhicules/ jour dont des cars scolaires.

PN N° 78 : PN dit de champ à passage libre type Croix de St André , exclusivement dédié à l'exploitation agricole avec franchissement de l'ordre de 2 véhicules/ jour.

PN N° 80 : PN dit de champ à passage protégé type SAL2 avec franchissement d'environ 95 véhicules/ jour dont des cars scolaires.

Situation actuelle

Situation projetée



PN N° 78

Solution préconisée : Fermeture par merlons de terre de part et d'autre et rétablissement d'accès aux parcelles agricoles via le PN N°76 maintenu ouvert, et emprunt sur 700 m d'un chemin agricole latéral à la voie ferrée existant, afin de rejoindre le PN N°78. Ce chemin agricole nécessitera :

- l'emprunt au droit immédiat du PN N° 76 d'un chemin matérialisé mitoyen à un groupe d'habitations,
- l'aménagement / adaptation du chemin actuel en le prolongeant sur environ 700 m/4 m de large d'empattement au sol et 6m de passage libre en hauteur.

Situation actuelle

PN N°74 :

Solution préconisée : Maintien en exploitation opérationnelle avec franchissement protégé actuel type SAL2.

Situation avant

Situation après



PN N° 76 :

Solution préconisée :
Maintien en exploitation opérationnelle avec adaptation en type de franchissement SAL4 (feux lumineux et quatre demi-barrières automatiques) et amélioration de la transition des modes actifs (piétons, cyclistes, petits véhicules PMR) par aménagement de la transition de traversée de la voie ferrée.

Mise en place à environ 80/100 m en amont du PN 76, d'une passerelle de franchissement pour troupeau (vaches laitières) en structure métallique et platelage bois, avec renforts métalliques en sous face passerelle, pente de 12% à 15 % de part et d'autre dont la position précise du calage sur le terrain restera à déterminer avec le propriétaire exploitant (voir implantation préliminaire planche graphique PN 74 ci-dessus).



Identique à l'existant

Après en avoir délibéré, le conseil municipal avec 07 voix pour :

☛ **APPROUVE** le projet de réouverture de la ligne ferroviaire L14

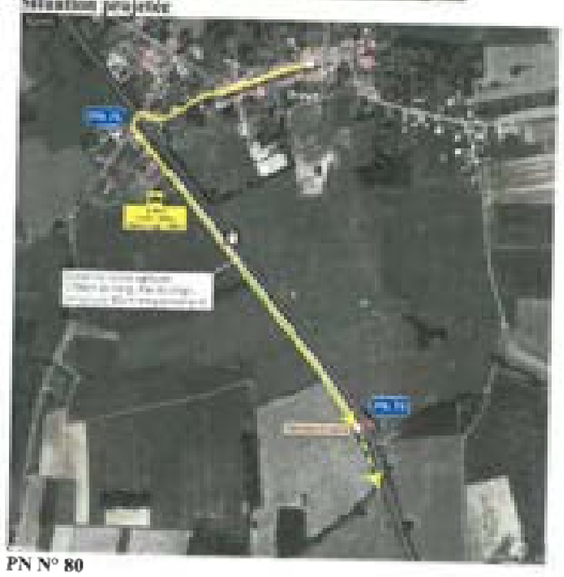
Fait et délibéré les jours, mois et ans sus dits.

Au registre sont les signatures.

[redacted]



Situation projetée



PN N° 80

Solution préconisée : maintien en exploitation opérationnelle avec franchissement contrôlé de type SAL2 (feux lumineux et deux demi-barrières automatiques).

Situation actuelle **Situation projetée**

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.

La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;

- La démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du

République Française
Département Meurthe-et-Moselle
COMMUNE DE DIARVILLE

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 07/07/2025

Référence
17-2025

Objet de la délibération
Reprise des circulations ferroviaires de la ligne ferroviaire Nancy – Mirecourt – Vittel – Contrexéville

Nombre de membres		
Afférents	Présents	Qui ont pris part au vote
15	14	14

Date de la convocation
02/07/2025

Date d'affichage
02/07/2025

Vote
A la majorité Pour : 14 Contre : 0 Abstention : 0

Acte rendu exécutoire après envoi en Préfecture
Le :

Et

Publication ou notification du :

L' an 2025 et le 7 Juillet à 20 heures , le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué , s' est réuni au nombre prescrit par la loi , à la salle de la Mairie, sous la présidence de HAYE Bénédicte, Maire

Présents : Mme HAYE Bénédicte, Maire, Mmes : GUILLERAY Aurélie, LAURENT Marie-Jeanne, RICHARDOT Agnès, MM : BOUTON Ludovic, COURTILLET Dimitri, JEANDEL Matthieu, LOUIS Jérôme, MICHEL Adrien, MORAND Gilles, RENAUD Pascal, SCHAEFFER Christian, TOTTOLI Yvan, VUILLAUME Hubert

Absent(s) : M. BERNE Valentin

A été nommé(e) secrétaire : M. JEANDEL Matthieu

Objet de la délibération : Reprise des circulations ferroviaires de la ligne ferroviaire Nancy – Mirecourt – Vittel – Contrexéville

Projet de réouverture de la Ligne ferroviaire dite L14 à l'exploitation commerciale voyageurs

entre NANCY et VITTEL/CONTREXEVILLE

Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.

Projet de délibération communale résultant du processus de Concertation conduit par le porteur du Projet « Région Grand Est » – Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné.

1-Contexte du projet.

3- dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

Commune de : DIARVILLE 54

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 4 PN
PN N°88, PN N°89, PN N° 90, PN N° 91

PN 88 : PN situé en agglomération, franchissement protégé de type SAL2 d'environ 412 véhicules/ jour dont 2 passages de cars scolaires.

PN 89 : PN dit de champ, à passage libre non protégé type Croix de Saint André, exclusivement dédié à l'exploitation agricole (6 traversées en moyenne/ jour)

PN 90 : PN situé hors agglomération, franchissement protégé de type SAL2 d'environ 159 véhicules/jour.

PN 91 : PN dit de champ, à passage libre non protégé type Croix de Saint André, exclusivement dédié à l'exploitation agricole, déclaré plus utilisé.

PN N° 88 :

Solution préconisée :

- Maintien en exploitation dans sa configuration actuelle de type SAL2 et adaptation à la transition des modes doux : trottoirs de part et d'autre de la voierie, à la traversée de la voie ferrée, étendu sur 15 m en amont et 15 m en aval afin de disposer d'une zone de transition plate.
- Elargissement et remplacement des platelages ;
- Mise en place de caméras de surveillance du PN,

Situation actuelle :

non-enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.



Situation projetée :



PN N° 90 :

Solution préconisée **:**

- Travaux de remplacement des platelages.
- Mise en place de caméra de surveillance du PN,

Situation actuelle :



Situation projetée :



PN N° 89 :

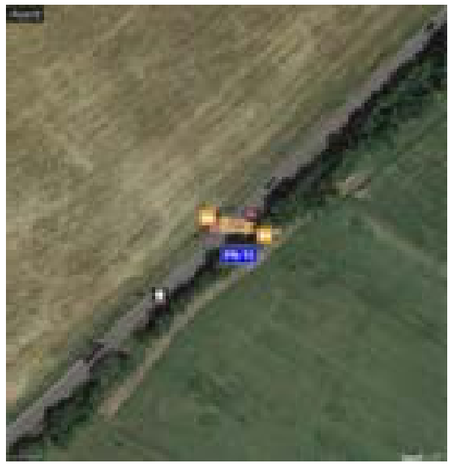
Solution préconisée **:**

- Fermeture du PN par merlons en terre de part et d'autre de la voie ferrée et rétablissement d'accès aux parcelles agricoles via le PN N° 88 maintenu ouvert.
- Création d'une voirie agricole entre les deux chemins existant selon le schéma joint, en lisière du bois communal dans la parcelle 87. Le chemin existant depuis la route départementale sera également aménagé.

Situation actuelle :

- PN déclaré non utilisé. Fermeture pure et simple par merlons de terre sans rétablissement.
- Aucune nouvelle voie latérale ne sera créée, le report du trafic si existant est assuré par les chemins agricoles existants permettant de rejoindre le PN 90.

Situation actuelle :



Situation projetée :



Fait et délibéré en Mairie, les jours, mois et an que dessus.
Au registre sont les signatures.

Pour copie conforme :
En mairie, le 11/07/2025
Le Maire,
HAYE Bénédicte,



Situation projetée :



PN N° 91 :

Solution préconisée **:**

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.
Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des relevés de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.
La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN. Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.
Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation. Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3- dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

Commune de : BOUZANVILLE 54

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 3 PN

PN N° 92 : PN dit de champ à passage libre non protégé type Croix de St André (15 traversées en moyenne/jour).

PN N° 93 : PN dit de champ à passage libre non protégé, exclusivement dédié à l'exploitation agricole: franchissement (2 traversées en moyenne/ jour).

PN N° 94 : PN dit de champ, à passage libre non protégé type Croix de St André (25 traversées en moyenne/jour).

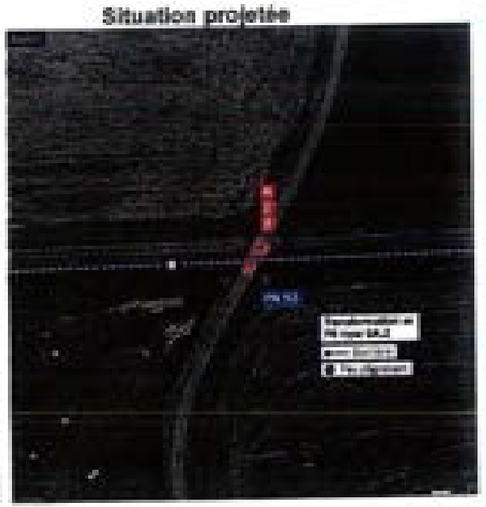
PN N° 92 :

Solution préconisée : Maintien en exploitation avec adaptation en type SAL2 : signalisation automatique à deux demi-barrières et feux lumineux.

Situation actuelle



Situation projetée



REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT
Meurthe et Moselle

NOMBRES DE MEMBRES		
Afférents au Conseil Municipal	En Exercice	Qui ont pris part à la délibération
07	07	07

Date de la convocation
20 octobre 2021

Date d'affichage
03 novembre 2021

SNCF
Projet Grand Est

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

COMMUNE DE BOUZANVILLE

SÉANCE DU 27 OCTOBRE 2021

L'an deux mil vingt et un, le vingt-sept octobre à vingt heures trente, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de [redacted]

PRÉSENTS : [redacted]

POUVOIR : [redacted] a été élu secrétaire.

20/2021

Projet de réouverture de la Ligne ferroviaire dite L14 à l'exploitation commerciale Voyageurs entre NANCY et VITTEL/CONTREXEVILLE

Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.

Délibération communale résultant du processus de Concertation conduit par le porteur du Projet « Région Grand Est » – Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné.

1Contexte du projet

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.

La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN).

Cette obligation réglementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;
- La démonstration, sur la base d'une liste multicritère définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 16/07/2021 à 11h44
Réference de l'AR : 088-218800662-20210708-262021-DE
Certifié exécutoire le 16/07/2021

N°26 /2021

COMMUNE DE BOULAINCOURT (Vosges)
EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
SEANCE DU 08 Juillet 2021

Date de la convocation
01/07/2021

L'an deux mille vingt et un et le huit juillet à 20 heures 30,
Le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de [redacted]

Date d'affichage
09/07/2021

Etaient présents : [redacted]

Nombre de Conseillers : **Absents excusés :** Néant

07
Nombre de Conseillers Présents : **Procuration :** Néant

07 **Secrétaire de séance :** [redacted]
Nombre de votants :

07

OBJET : PROJET DE REOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE DITE L14 A L'EXPLOITATION COMMERCIALE VOYAGEURS ENTRE NANCY ET VITTEL/CONTREXEVILLE

Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.

Projet de délibération communale résultant du processus de Concertation conduit par le porteur du Projet « Région Grand Est » – Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné.

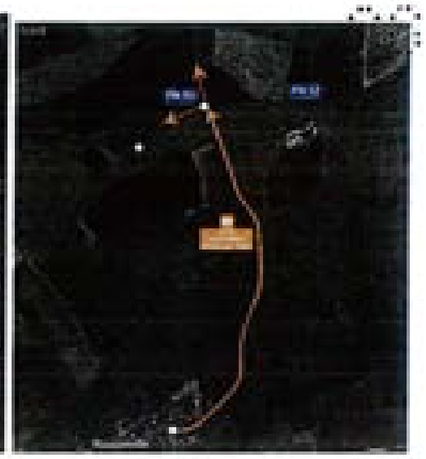
1-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.
La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

PN N° 93 :
Solution préconisée : Fermeture pure et simple par mettons de terre de part et d'autre de la voie ferrée, sans rétablissement d'accès. Si un besoin local de remembrement émerge, il se fera de manière concertée et financée des exploitants tel qu'ils l'ont proposé.

Situation actuelle





Situation projetée



A titre informatif : il subsistera l'accès via le PN 92

PN N° 94 :
Solution préconisée :
Maintien en exploitation avec adaptation en type SAL2 (signalisation automatique à deux demi-barrières et feux lumineux).

Situation actuelle



Situation projetée



Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal accepte ce projet et charge Mme le Maire à signer tous les documents s'y afférent. Vote à l'unanimité.

[redacted]

[redacted]

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3-dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

Commune de : BOULAINCOURT 88

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 3 PN

PN N° 95 : PN dit de champ à passage protégé type SAL2 : deux demi barrières et feux clignotants (40 traversées en moyenne/ jour y compris par cars scolaires).

PN N° 96 : PN dit de champ, à passage libre non protégé type Croix de saint André, exclusivement dédié à l'exploitation agricole.

PN N° 97 : PN dit de champ, à passage libre non protégé type Croix de St André.

PN N° 95 :
Solution préconisée **:**
Maintien en exploitation en type SAL2 : feux automatiques lumineux et deux demi-barrières

Situation actuelle **Situation projetée** : identique





Le chemin de desserte sera traité de telle sorte qu'il puisse être emprunté par les engins agricoles.

PN N° 96 :

Solution préconisée **:**
Maintien en exploitation en type SAL2

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en

concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;

- La démonstration, sur la base d'une liste multicritère définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;

- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

PN N° 97

Solution préconisée : Abandonné car non utilisé. Fermeture du PN par merlons de terre de part et d'autre de la voie ferrée.

Situation actuelle **Situation projetée**



Le Conseil Municipal,
Après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents,

DONNE son accord avec le projet présenté par [redacted] sous condition de la réalisation des points cités ci-dessous :

- Chemin de contournement au PN 95
- Elargissement au maximum de l'accès à l'entrée du chemin
- Casser la butte à l'entrée du chemin pour faire une pente douce
- Réalisation et empierrement du chemin jusqu'au bout et aire de retournement au niveau du PN97
- Supprimer le dos d'âne sur la voie communale au niveau des rails
- Largeur du chemin au maximum pour passage de convois agricoles (moissonneuse…..etc.)
- Supprimer la friche côté droit à l'entrée du chemin pour gagner de la largeur.

Rendu exécutoire après dépôt
En Sous-Préfecture le

Pour copie certifiée conforme,
Le Maire,

Solution préconisée : Fermeture du PN N°96 par merlons de terre de part et d'autre et rétablissement d'accès aux parcelles agricoles via le PN N° 95 maintenu ouvert avec utilisation du RD d'accès au PN N° 95 sur environ 330 m puis emprunt du chemin agricole existant sur 640 m en mitoyenneté le long de la voie ferrée.

Situation actuelle



Situation projetée



COMMUNE DE FRENELLE LA GRANDE

65 RUE DE LA MAIRIE – 88500 FRENELLE LA GRANDE
TEL : 09 61 04 82 91 / mail : mairie-de-frenellelagrande@orange.fr

Registre des délibérations du Conseil Municipal
Séance du 03 mai 2025

Le samedi cinq mai deux mil vingt-cinq à dix heures, le Conseil Municipal de la commune de Frenelle la Grande, était réuni en session ordinaire en la mairie de Frenelle-la-Grande, après convocation légale sous la présidence de Monsieur Christian DENIS, Maire de Frenelle-la-Grande.

Membre en exercice : 10 Présents 08 Absent(s) excusé(es) 00 Absent(s) 02 Pouvoir(s) 00	Étaient présent(e)s :, Madame THIBERS Raphaële. Messieurs BAZARD Didier, BUREN Jacques, BUREN Patrick, DENIS Christian et LEDERMANN Jean-Georges. Absent(e)s excusé(e)s :
Date de Convocation 30 avril 2025	Absent(e)s : Madame ROTHIOT Anne-Lise. Messieurs GEROME Dominique et JEANDEL Thomas Pouvoir(s) : Secrétaire de séance : Monsieur BUREN Jacques

Délibération n°2025-15 : Choix des dispositions d'impact du projet de réouverture de la Ligne ferroviaire dite L14 au titre des passages à niveau sur le territoire de la commune

Monsieur le Maire présente le projet de délibération concernant les dispositions d'impact du projet de réouverture de la Ligne ferroviaire dite L14 au titre des passages à niveau sur le territoire communal.

En effet, plusieurs passages à niveau situés sur le territoire communal sont concernés par une réorganisation. Il s'agit des PN n°98, 99 et 101.

Sur le document fourni par Madame LEBESSON Dominique et joint à la présente délibération, elle propose des solutions.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal à l'unanimité des membres présents,

- **DÉCIDE**
  - D'accepter les solutions suivantes concernant les PN n°98, 99 et 101 :
    - PN n°98 :
      - Maintien en exploitation et adaptation du PN 98 de type CSA en PN de type SAL2
      - Remplacement des patelages
      - Mise en place de barrières couvrant l'intégralité du chemin, complétées par des filets, ainsi que de la pose de 280 mètres linéaire de clôtures grillagées.
    - PN n°99 :
      - Maintien en exploitation en type SAL2
      - Elargissement des platelages et prolongation des trottoirs de part et d'autre de la voie ferrée,
      - Mise en place de caméra de surveillance du PN

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 07/05/2025 à 14h01
Réference de l'AR : 088-218801850-20250503-2025_15-DE
Publié le 07/05/2025 ; Affiché le 07/05/2025 ; Rendu exécutoire le 07/05/2025

Et publication du

[redacted]

[redacted]
2021.07.16 11:37:29 +0200
Ref:20210716_111002_1-1-O
Signature numérique
le Maire

République française
Département des Vosges
COMMUNE DE PUZIEUX

Séance du lundi 20 mai 2024

Date de la convocation: 27/05/2024

Membres en exercice : 11

Présents : 9

Votants : 9

L'an deux mille vingt-quatre et le vingt mai l'assemblée régulièrement convoquée, s'est réunie sous la présidence de Philippe NICOLAS,

Présents : Philippe NICOLAS, Franck ADAM, Matthieu ADAM, Damien CARTIER, Grégory ROBERT, Pierre Jean THOMAS, Nathalie VOIRIOT, André YABRIR, Valérie MALGRAS

Représentés :

Excusés :

Absents : Julie BEGARD, Anthony THOMAS

Secrétaire de séance : Nathalie VOIRIOT

DEL_2024_017 - Objet : REOUVERTURE LIGNE FERROVIAIRE TER NANCY CONTREXEVILLE " LIGNE 14 "

Le Maire expose au Conseil Municipal le projet de délibération communale résultant du processus de Concertation conduit par le porteur du Projet « Région Grand Est » – Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné.

Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné. 1-Contexte du projet :

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'Infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.

La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

Dépôt Préfecture d'Epinal
Date de réception de l'AR: 27/05/2024
088-218803641-20240520-DEL_2024_017-DE

- PN n°101 :
  - Démontage du PN 101 et fermeture physique de son accès, avec report du traffic vers le PN 102,
  - Rétablissement d'accès aux parcelles agricoles et forestières via deux chemins communaux/ruraux existants, conformément au schéma présenté sur le document joint,
  - Création d'un ouvrage de franchissement sous la voie ferrée d'au moins 2 m d'ouverture verticale, permettant notamment le passage de petits tracteurs avec tonne à eau. L'emplacement exact sera déterminé par les études de conception après relevé topographiques des lieux, aux environs du schéma présenté sur le document joint,
  - Rajout de la condition suivante : Mise en place d'un portail sécurisé pour la fermeture du PN – Merlon à éviter.

Jacques BUREN
Secrétaire de Séance

Acte rendu exécutoire après affichage
Et transmission en Préfecture

Fait et délibéré en l'an, mois et jour sus dit
Certifié conforme au registre

Christian DENIS
Maire de FRENELLE-LA-GRANDE

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 07/05/2025 à 14h01
Réference de l'AR : 088-218801850-20250503-2025_15-DE
Publié le 07/05/2025 ; Affiché le 07/05/2025 ; Rendu exécutoire le 07/05/2025

3- dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

Commune de : PUZIEUX 88

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 2 PN

PN N° 102: PN dit de champ à passage protégé type SAL2 : franchissement d'environ 35 véhicules/ jour dont 2 cars scolaire/ jour.

Dépôt Préfecture d'Épinal

PN N° 103:PN dit de champ à passage libre non protégé type Croix de Saint André

PN N° 102:

Solution préconisée :Maintien en exploitation avec sa protection de franchissement actuelle type SAL2 (feux lumineux et deux demi barrières automatiques).

Situation actuelle



Situation projetée

Identique à l'existant

PN N° 103 :

Solution préconisée :

Maintien en exploitation avec transformation en type SAL2 : franchissement contrôlé par deux demi barrières automatiques et feux lumineux de chaque côté de la voie ferrée, de préannonce du franchissement imminent d'un train.

Situation actuelle

Dépôt Préfecture d'Épinal
Date de réception de l'AR: 27/05/2024
088-218803841-20240520-DEL_2024_017-DE

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ; La démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

Date de réception de l'AR: 27/05/2024
088-218803841-20240520-DEL_2024_017-DE

Par voie de conséquence , la traversée du PN 103 transformé en type SAL2 est strictement réservé au passage d'engins agricoles.

PN 105 impactant le PN 103 : Dépôt Préfecture d'Epinal
Les exploitants agricoles souhaitent qu'il soit procédé à un échange de parcelles au droit du PN 105 afin de permettre sa fermeture sans création de nouveau chemin (et donc sans consommation de foncier agricole)

Mrs les maires de Poussay et Puzieux s'entendent pour organiser l'échange de foncier nécessaire entre agriculteurs.

PM : le PN 105 sur la commune de POUSSAY sera fermé par merlons de terre de part et d'autre, sans rétablissement d'accès .

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à la majorité :
- **Adopte** les propositions d'aménagement concernant la réouverture de la ligne ferroviaire TER Nancy - Vittel/Contrexeville " Ligne 14 "

Fait et délibéré les jours, mois et an susdits
Au registre suivent les signatures
Pour copie conforme :
En mairie, le 27/05/2024

Le Maire,
Philippe NICOLAS

MAIRIE DE PUZIEUX VOSGES

Dépôt Préfecture d'Épinal
Date de réception de l'AR 27/05/2024
088-218803841-20240520-DEL_2024_017-DE



Situation projetée



Dispositions actées en concertation

Un ouvrage souterrain ou aérien de franchissement uniquement dimensionné pour des bovins (vaches et chevaux) au droit du PN 103 sera prevu. Le type dépend de la topographie du terrain naturel par rapport au niveau de la voie ferrée. La position exacte reste à déterminer.

Date de réception de l'AR 27/05/2024
088-218803841-20240520-DEL_2024_017-DE

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 07/07/2025 à 11h01
Réference de l'AR : 088-218803575-20250630-3525-DE
Affiché le 07/07/2025 ; Certifié exécutoire le 07/07/2025

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;
- La démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non-enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

République Française
*****
Département des Vosges

DELIBERATION
CONSEIL MUNICIPAL
Commune de Poussay
*****
SEANCE DU 30 JUIN 2025

Nombre de Membres		
Membres en exercice	Présents	Votants
13	11	11 + 1 pouvoir

Date de convocation
24 juin 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le trente juin à vingt heures trente, le Conseil municipal, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, en Conseil municipal, qui a eu lieu à la Mairie, salle du Conseil, sous la présidence de **Philippe LARCHER**, Maire.

Présents : **BALLAND Delphine, BOULANGER Ludovic, BOYER Chantal, CLAUDON Patrick, COLNET Hervé, COLNET Sébastien, DELLUPO Corinne, GUIDAT Jean-Marie, LARCHER Philippe, NEUGNOT Benjamin, RENAUX Serge.**

Absents : **PIERRE Thomas, ROBINET Serge.**

Représentés : **ROBINET Serge pouvoir donné à CLAUDON Patrick.**

Madame BOYER Chantal a été nommée secrétaire de séance.

Objet : PROJET DE REOUVERTURE LIGNE 14 - Résultat du processus de concertation conduit par le porteur du Projet "Région Grand Est" - Autorité Organisatrice des Transports
N° de délibération : 3525

CONSIDERANT l'incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné,

Monsieur le Maire fait lecture du projet de délibération communale résultant du processus de Concertation conduit par le porteur du Projet « Région Grand Est » – Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné dans le cadre du p**rojet de réouverture de la ligne ferroviaire dite L14 à l'exploitation commerciale voyageurs entre NANCY et VITTEL/CONTREXEVILLE :**

1-Contexte du projet :

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.
La Région Grand-Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.



Solution préconisée **:**
- Passage du PN 110 de SAL 2 à SAL 4.
Remplacement des platelages sur les deux passages à niveau.
Prolongement des trottoirs jusqu'à 5 m de part et d'autre.

- Maintien du PN 109 en SAL 2.
Passage de la circulation en sens unique sur le PN 109, sens entrant depuis la route départementale vers le chemin de Sarreux. Mise en place d'un panneau sens interdit sur la rue Saulnoir avant le PN 109 dans le sens sortant, chemin de Sarreux vers la route dépatementale. Création d'une ligne blanche sur la route dépatementale après le PN110 et mise en place d'un panneau d'interdiction de tourner à gauche.

PN N°112 :
Solution préconisée : Fermeture du passage à niveau avec la création de merlon de terre.
Le terrain privé ainsi que les constructions situées sur ce dernier sera acquis par la Région Grand Est afin d'éviter la création d'un chemin de désenclavement à cette parcelle.

PN N° 113 :
Solution préconisée : Passage d'un passage à niveau de type SAL 2 à SAL 4.
Remplacement des platelages du passage à niveau.
Elargissement et prolongement des trottoirs de 5 m de part et d'autre du passage à niveau.

Après avoir entendu l'exposé, le Conseil Municipal est invité à délibérer.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3- Dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

Commune de : POUSSAY- 88

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 5 PN
PN N° 105 – PN N° 109 – PN N° 110 – PN N° 112 - PN N° 113

PN N° 105 : PN de champ à usage agricole avec passage d'animaux sur pied. Usage très ponctuel non significatif via un chemin d'accès depuis la RD, très peu praticable.

PN N° 109 : PN situé en agglomération, à franchissement protégé type SAL2 (feux lumineux et deux demi- barrières automatiques), franchissement d'environ 150 traversées en moyenne/ jour (2020). Actuellement, desserte du Centre Bourg via la rue Saulnoir et du lotissement du Chemin de Sarreux.

PN N°110 : PN situé en agglomération, à franchissement protégé type SAL2 (feux lumineux et deux demi- barrières automatiques), franchissement d'environ 8000 traversées en moyenne/ jour (2020). Trafic essentiellement traversant NANCY/ CHARMES <->MIRECOURT avec desserte latérale du Bourg par plusieurs entrées/ sorties.

PN N° 112 : PN situé en agglomération, à franchissement non protégé type Croix de Saint André. Accès à une seule parcelle privée.

PN N°113 : à franchissement protégé type SAL2 (feux lumineux et deux demi- barrières automatiques), franchissement d'environ 8000 traversées en moyenne/ jour (2020). Trafic essentiellement traversant NANCY/ CHARMES <->MIRECOURT

Configuration d'adaptation :

PN N° 105 :
Solution préconisée : Fermeture du PN par merlons de part et d'autre de la voie ferrée et rétablissement des accès aux parcelles agricoles desservies actuellement par le PN 105 via le PN 103 sur la commune de Puzieux. Un échange de parcelles a été négocié avec l'ensemble des propriétaires et exploitants de la zone qui permet d'accéder à chaque nouvelle parcelle, sans création de chemin supplémentaire.

PN N° 109 et 110 :
Vue en plan.

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 09/07/2021 à 11h32
Réference de l'AR : 088-218802924-20210705-462021-DE
Affiché le 09/07/2021 - Certifié exécutoire le 09/07/2021

REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT

VOSGES

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE MATTAINCOURT
88500

Séance du 05 juillet 2021

Date : 05/07/2021

Numéro : 46/2021

L'an deux mille vingt et un

et le cinq juillet

à 18 h 30,

Le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de : [redacted]

NOMBRES DE MEMBRES		
Afférents au Conseil Municipal	En exercice	Qui ont pris part à la délibération
15	15	14

Date de la convocation
23/06/2021

Présents : [redacted]

Absent : [redacted]

Secrétaire : [redacted]

Objet de la délibération — **Motion concernant le projet régional de réouverture de la ligne ferroviaire Nancy-Contrexéville (Ligne 14)**

Le Conseil Régional du Grand Est porte un projet de réouverture de la ligne ferroviaire Nancy-Contrexéville à l'exploitation commerciale voyageurs.

Si ce projet régional n'appelle aucune polémique car rouvrir cette ligne de proximité contribuerait au désenclavement, au dynamisme et à l'attractivité de notre territoire, ce projet nécessite un dialogue et une concertation renforcée auprès de tous les acteurs car les enjeux sont éminemment déterminants. Les interrogations des intéressés sont nombreuses et la situation des riverains qui vivent à proximité immédiate de cette ligne ferroviaire, doit être considérée avec attention.

La commune de Mattaincourt s'est toujours placée dans une démarche résolument constructive relevant d'un d'intérêt collectif. Elle poursuit aujourd'hui sa volonté d'être un étroit relais des questionnements qui lui sont présentés localement auprès de la collectivité régionale.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré à l'unanimité,

- REGRETTE l'absence de concertation préalable de notre Communauté de Communes entre les années 2017 et 2020 ;
- DEMANDE au Conseil Régional du Grand Est à maintenir une information régulièrement actualisée auprès des élus locaux et à entretenir, avec eux, une concertation de qualité dans le cadre de ce projet ;
- APPELLE le Conseil Régional du Grand Est à être très attentif aux impacts de ce projet sur tous les acteurs concernés, sans oublier les riverains de la ligne ferroviaire ;

Le Conseil Municipal,
Après en avoir délibéré,
A l'unanimité des membres présents et représentés,

VALIDE le projet tel que présenté à 7 voix POUR, 2 voix CONTRE et 3 ABSTENTIONS.

Fait et délibéré les jour, mois et an susdits.
Pour extrait conforme
Affiché le 7 juillet 2025
Philippe LARCHER,
Maire

Philippe LARCHER
2025.07.07 10:33:15 +0200
Ref:9071487-13653738-1-D
Signature numérique
le Maire

Département des Vosges
Arrondissement de NEUFCHÂTEAU

VILLE DE MIRECOURT
32 rue Général Leclerc - 88500 MIRECOURT

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Date de convocation : 1er juillet 2021	**Séance du 12 juillet 2021**
Membres en exercice : **29** Présents : **19** Votants : **24**	**Présents** : [redacted]
Affiché le : 04 août 2021	**Absents :** [redacted]
Secrétaire de séance : [redacted]	**Absents excusés ayant donné pouvoir** : [redacted]

Numéro : 2021-07-12 / **03 - Projet de réouverture de la Ligne ferroviaire dite L14 à l'exploitation commerciale voyageurs entre NANCY et VITTEL-CONTREXEVILLE**

Contexte du projet

La liaison ferroviaire Nancy-Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.
La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

Démarche de concertation

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent - Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 04/08/2021 à 09h50
Réference de l'AR : 088-218803047-20210712-2021071203-DE
Affiché le 04/08/2021 - Certifié exécutoire le 04/08/2021

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 09/07/2021 à 11h32
Réference de l'AR : 088-218802924-20210705-462021-DE
Affiché le 09/07/2021 - Certifié exécutoire le 09/07/2021

- INVITE le Conseil Régional du Grand Est à engager, auprès de ces mêmes acteurs et dans les meilleurs délais, une mission de médiation pour un projet réellement partagé.

Pour copie conforme,
[redacted]

[redacted]
2021.07.09 11:22:38 +0200
Ref:20210709_111212_1-1-O
Signature numérique
le Maire

Solution préconisée : Maintien de la situation actuelle de traversée par protection de deux demi barrières et adaptation à la transition souple des modes doux (piétons, vélos, PMR) : trottoirs de 1,2m de part et d'autre en continuité de la transition plate au droit de la voie ferrée.

Situation actuelle **Situation projetée**



Pour Information : lors de la reprise de l'exploitation commerciale voyageurs sur la voie ferrée, les dispositions d'aménagement du PN au droit du croisement voie ferrée - route communale devront être **cogérées** en responsabilité entre la commune et le gestionnaire de l'infrastructure voie ferrée.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré à **l'unanimité des membres présents et représentés** décide :

- d'émettre un avis favorable au programme des aménagements susmentionnés concernant la commune
- de donner pouvoir à Monsieur le Maire pour signer tous les documents relatifs à ce dossier.

Ainsi fait et délibéré en séance, les jour, mois et an que dessus et ont signé au registre les membres présents.

[redacted]

[redacted]

[redacted]
2021.08.04 09:43:56 +0200
Ref:20210803_165002_1-1-O
Signature numérique
le Maire

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 04/08/2021 à 09h50
Référence de l'AR : 088-218803047-20210712-2021071203-DE
Affiché le 04/08/2021 - Certifié exécutoire le 04/08/2021

Département des Vosges
Arrondissement de NEUFCHÂTEAU

VILLE DE MIRECOURT
32 rue Général Leclerc - 88500 MIRECOURT

- la suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André
- la démonstration, sur la base d'une liste multicritères définie dans le "Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1", du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils
- la prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les communes et communautés de communes ainsi que les conseils départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où cela est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

Dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de la commune

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 1 PN
PN 66 (type SAL2)
PN situé en agglomération sur route communale "rue Lieutenant MULOT", desservant notamment le centre hospitalier psychiatrique de RAVENEL.

PN N° 66 : passage protégé de type SAL2 (signalisation automatique lumineuse à deux demi-barrières)
Situé en agglomération.

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 04/08/2021 à 09h50
Référence de l'AR : 088-218803047-20210712-2021071203-DE
Affiché le 04/08/2021 - Certifié exécutoire le 04/08/2021

en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent _ Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation réglementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;
- La démonstration, sur la base d'une liste multicritère définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées

COMMUNE DE HYMONT

Département des Vosges
Arrondissement de Neufchâteau
Canton de Mirecourt

Extrait du registre des délibérations

délibération :
D_ 2021_ 5_ 3

Nombre de conseillers en exercice : 11

Présents : 8

Votants : 10

Objet : Projet de réouverture de la ligne ferroviaire L14

L'an deux mille vingt et un, le mercredi 07 juillet à 20 h 30, le Conseil Municipal dûment convoqué, s'est réuni en séance ordinaire à la mairie, 2 route de Vittel à HYMONT, sous la présidence de [redacted]

Date de convocation du : 02 Juillet 2021

Présents : [redacted]

Pouvoirs : [redacted]

Absent(s) :

Excusé(s) : [redacted]

Secrétaire de Séance : [redacted]

Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.

Projet de délibération communale résultant du processus de Concertation conduit par le porteur du Projet « Région Grand Est » _ Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal :

1-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy _ Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.

La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 13/07/2021 à 17h00
Référence de l'AR : 088-218802460-20210707-DEL3-DE
Affiché le 13/07/2021 - Certifié exécutoire le 13/07/2021

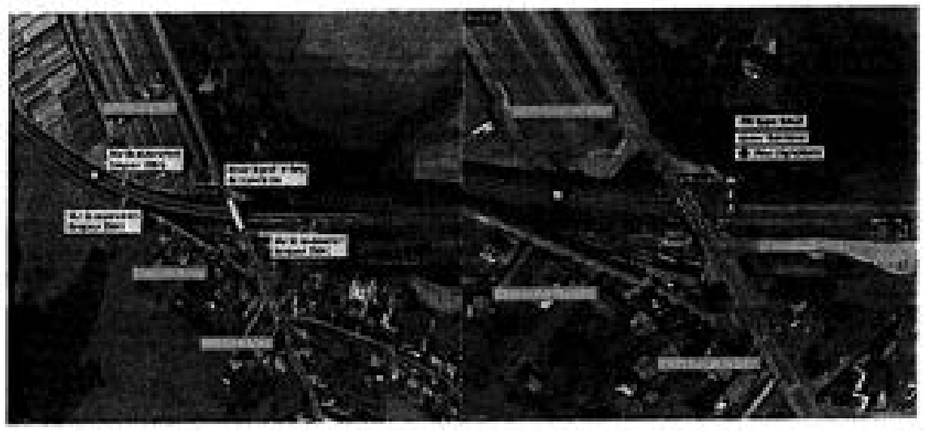
PN positionné sur itinéraire exceptionnel.

Solution préconisée :

Traversée directe de la voierie routière sur Pont-route au-dessus de la voie ferrée avec abaissement progressif du profil de la voie ferrée jusqu'à 6m sous le radier du Pont-route et remontée progressive de la voie ferrée en aval.

Pont-Route avec trottoirs de 1,2m de part et d'autre en continuité des trottoirs existants.

Situation actuelle **situation projetée**



Dispositions particulières actées en concertation :

- Voierie transitoire de contournement au droit de la zone travaux à l'Est pour assurer la continuité du trafic
-

ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3- dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

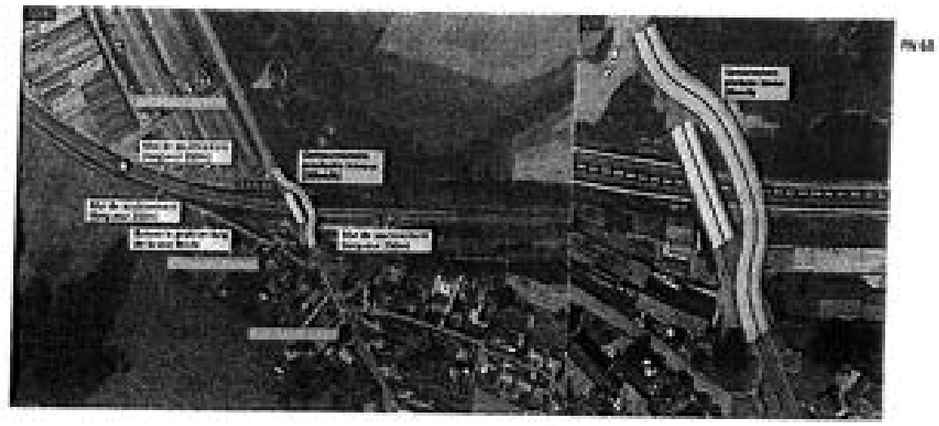
Commune de : HYMONT - 88

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 1 PN adjacent à la commune de MATTAINCOURT : PN 68 (Type SAL2) situé en agglomération sur route départementale.

PN N° 68 : Passage protégé de type SAL2 (signalisation automatique lumineuse à deux demi-barrières).

Situé en agglomération.

4700 véhicules/ jour dont 225 poids lourds et cars scolaire et interurbains.



Pour : 4

[redacted]

Contre : 3

[redacted]

Abstention : 3

[redacted]

Pour copie conforme,

[redacted]

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 30/07/2021 à 17h16
Réference de l'AR : 088-218800431-20210727-202131-DE
Affiché le 30/07/2021 - Certifié exécutoire le 30/07/2021

REPUBLIQUE FRANCAISE - DEPARTEMENT DES VOSGES

COMMUNE DE BAZOILLES ET MENIL - 88500

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

SEANCE DU 27 JUILLET 2021

L'an deux mil vingt et un le vingt-sept juillet à 20 heures, le Conseil Municipal de la commune de Bazoilles et Ménil, régulièrement convoqué en réunion ordinaire, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de [redacted]

Présents : [redacted]

Absents excusés : [redacted]

Secrétaire de séance : [redacted]

Date Convocation : 20/07/2021 Date Affichage : 30/07/2021

Nombre de membres afférents au bureau : 11
Nombre de membres en exercice : 10
Nombre de membres présents ou représentés : 7
Pour : 6 Contre : 1 Abstention : 0

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de Nancy dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

OBJET DE LA DELIBERATION

AVIS SUR LE PROJET DE REOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE DITE L14 A L'EXPLOITATION COMMERCIALE VOYAGEURS ENTRE NANCY ET VITTEL-CONTREXEVILLE

Délibération n° 31/2021

Monsieur le Maire expose au Conseil Municipal le projet de réouverture de la ligne ferroviaire dite L14 à l'exploitation commerciale voyageurs entre Nancy et Vittel-Contrexéville et notamment l'**Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.**

A-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.

La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

B-Démarche de concertation :

La réouverture au trafic ferroviaire de voyageurs de la section Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation règlementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;

- La démonstration, sur la base d'une liste multicritère définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.
La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.
Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.
Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

C- Dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune
Commune de : BAZOILLES ET MÉNIL 88
Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 1 PN

PN N° 52 : PN dit de champ, à passage protégé type SAL2 à deux demi-barrières et feux clignotants.
(5 traversées en moyenne/ jour.
PN N° 52 : Maintien en exploitation opérationnelle dans la configuration actuelle de franchissement protégé de type SAL2

Réception au contrôle de légalité le 03/08/2021 à 11h31
Référence de l'AR : 088-218904037-20210727-DEL49-DE

REPUBLIQUE FRANÇAISE

DEPARTEMENT

VOSGES

REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL MUNICIPAL

DE LA COMMUNE DE ROZEROTTE ET MÉNIL

Séance du 27 juillet 2021 49 2021

L'an deux mil vingt et un vingt-sept juillet vingt Heures trente
le Conseil Municipal de cette Commune,
régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances,
[redacted]

Date de Convocation : 20 juillet 2021
Date affichage 30 juillet 2021
Nbre en exercice : 11
Nbre présents : 11
Nbre de votants : 11

Présents : [redacted]

Absents excusés : Néant

Absent non excusé : Néant

[redacted] a été désigné Secrétaire de séance

Objet délibération : **Projet de réouverture de la Ligne ferroviaire L14 à l'exploitation commerciale voyageurs entre Nancy et Vittel/Contrexéville**

Incidence réglementaire sur la configuration et la densité des Passages à Niveaux situés sur le linéaire de cette ligne conditionnant l'autorisation ministérielle de réouverture de la ligne au trafic concerné.

Projet de délibération communale résultant du processus de Concertation conduit par le porteur du Projet « Région Grand Est » – Autorité Organisatrice des Transports sur le périmètre concerné.

1-Contexte du projet.

La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau d'une limitation de la vitesse à 40km/h sur 38 km, en raison de l'état de l'infrastructure. L'allongement du temps de parcours de l'ordre de 41 minutes enlevait toute pertinence au service ferroviaire. Seul un trafic limité de fret a été maintenu entre Xeuilley et Pont-Saint-Vincent. La section de ligne située au nord de Pont-Saint-Vincent reste ouverte au trafic voyageur et fret.
La Région Grand Est porte l'ambition de la reprise des circulations ferroviaires entre Nancy et Contrexéville en proposant une offre de transport ferroviaire compétitive en temps de trajet, et attractive en qualité de service offert aux usagers pour contribuer à l'attractivité du territoire desservi.

À cet effet, et conformément à l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle a prévu de demander à l'État le transfert de gestion de l'infrastructure et organise la mise en concurrence en vue de désigner un opérateur qui sera chargé d'étudier, financer, réaliser les travaux d'infrastructure, d'exploiter le système de transport et d'assurer le service.

2-Démarche de concertation :

Solution préconisée :

Situation actuelle



Situation projetée

Identique à l'existant

Ainsi exposé, le Conseil Municipal,
Après discussion
EMET un avis FAVORABLE au projet de réouverture de la ligne ferroviaire L14 entre Nancy et Vittel-Contrexéville

Le Maire
[redacted]

[redacted]

[redacted]
2021.07.30 17:09:23 +0200
Ref:20210730_170401_1-1-O
Signature numérique
Le Maire

Réception au contrôle de légalité le 03/08/2021 à 11h31
Référence de l'AR : 088-218804037-20210727-DEL49-DE

Nombre et identification des PN concernés sur le territoire : 2 PN : PN N° 49 et PN N° 50

PN N° 49 : PN dit de champ à franchissement protégé type SAL2 - feux lumineux et deux demi-barrières (25 traversées en moyenne/ jour).

PN N° 50 :PN dit de champ, à franchissement protégé type SAL2 - feux lumineux et deux demi-barrières (15 traversées en moyenne/ jour).

PN N° 49 :

Solution préconisée :
Maintien en exploitation opérationnelle aux mêmes conditions de franchissement protégé qu'actuellement.

Situation actuelle **Situation projetée**



Identique à l'existant

PN N° 50:

Solution préconisée :
Maintien en exploitation opérationnelle aux mêmes conditions de franchissement protégé qu'actuellement

Situation actuelle **Situation projetée**



Identique à l'existant

Le Conseil Municipal, et après en avoir délibéré,
par 7 voix OUI, 2 voix NON et 2 ABSTENTIONS

- **ACCEPTE** les solutions proposées pour les PN 49 et PN50

Pour copie conforme,
Le Maire,

Réception au contrôle de légalité le 03/08/2021 à 11h31
Référence de l'AR : 088-218804037-20210727-DEL49-DE

La réouverture de la ligne Pont-Saint-Vincent – Vittel est soumise à une obligation réglementaire de sécurité concernant toutes les traversées de la voie ferrée par des passages à niveau (PN). Cette obligation réglementaire, établie pour l'ensemble du réseau ferroviaire français, stipule :

- La suppression de tout passage à niveau à franchissement libre dit à Croix de Saint André ;

- La démonstration, sur la base d'une liste multicritère définie dans le « Guide 021 - Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau - V1 », du strict respect des 2 critères de risque de décès - par PN et par Km de ligne concernée par la réouverture- et la définition des aménagements nécessaires pour respecter simultanément ces 2 seuils ;
- La prise en compte de la transition des modes doux (piétons, vélos, véhicules PMR autonomes) pour les PN situés à l'intérieur des emprises urbaines.

Les études conduites ont démontré que l'atteinte des objectifs réglementaires de sécurité sont atteignables. Elles ont permis d'identifier les solutions techniques pour chaque passage à niveau de la ligne entre Pont St-Vincent et Vittel dans le respect d'un principe du non enclavement et de la minimisation des impacts fonciers.

Un processus de concertation a démarré en Juin 2020 par un 1er entretien d'évaluation avec le Maire de chaque commune concernée, puis des reconnaissances sur le terrain, des recueils de données et mesures des trafics routiers. Une proposition de solutions a été établie par Commune concernant son (ou ses) PN.

La concertation initiée par la Région Grand Est s'est poursuivie par la consultation des Communes traversées ou situées dans une bande de 2 km de part et d'autre de la ligne, sur l'usage de chaque PN qu'il s'agisse des déplacements de la population ou des activités économiques, notamment agricoles et l'analyse de l'impact des suppressions ou aménagements de PN.

Cette concertation a notamment été conduite au niveau territorial avec les Communes et Communautés de Communes ainsi que les Conseils Départementaux de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, gestionnaires des voiries départementales. Elle a également associé les organisations consulaires et professionnelles. Ces échanges ont eu lieu en s'adaptant aux contraintes sanitaires.

Une troisième phase de concertation menée sur le terrain depuis le début de 2021 a permis la rencontre des Maires et des exploitants agricoles ou de leurs représentants. Cette phase a permis d'approfondir l'étude des problématiques de continuité d'exploitation, des circulations et de l'insertion dans les villages des ouvrages d'art et voiries à réaliser dans les cas où c'est nécessaire. Des solutions optimisées ont été présentées.

Tel est le résultat à ce jour de ce long processus de concertation pour lequel il est sollicité pour chaque commune traversée une délibération du Conseil Municipal actant les dispositions convenues à l'issue de ce processus de concertation.

Cette délibération acte les données de programme des aménagements. Elle ne met pas fin au processus de concertation qui sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

3- dispositions d'impact du projet au titre des passages à niveau sur le territoire de votre commune

Commune de : ROZEROTTE 88

[redacted]

Nombre de Conseillers :
En exercice: 14
Présents : 11
Votants: 12

Présents : les conseillers en exercice :
[redacted]

Absences excusées de [redacted]

[redacted] est nommé secrétaire de séance.

Délibération n°54/2021 **Projet de réouverture de la ligne ferroviaire dite L14 à l'exploitation commerciale voyageurs entre Nancy et Vittel/Contrexéville.**

Monsieur le maire présente le projet de réouverture de la ligne L14 et les modifications des passages à niveau.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal à l'unanimité APPROUVE à la majorité par 11 voix pour une contre le projet réouverture avec l'impact engendré.

Contre [redacted]

Donne pouvoir au maire.

Pour Extrait Conforme,
Fait à Remoncourt, le 09 juillet 2021

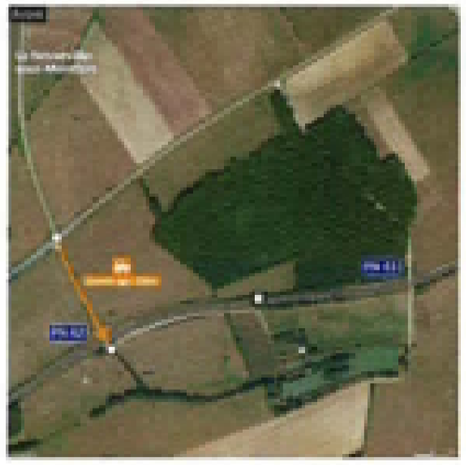
[redacted]

Réception au contrôle de légalité le 12/07/2021 à 11h41
Référence de [redacted]
2021-08-03 18:56:45 +0200
Ref:20210803_100601_1-1-0
Signature numérique
le Maire

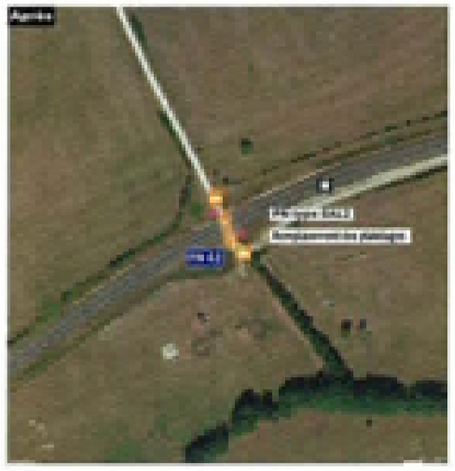
Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 30/04/2025 à 15h55
Réference de l'AR : 088-218803252-20250412-120425_15-DE
Affiché le 18/04/2025 ; Certifié exécutoire le 30/04/2025

- Remplacement des platelages existants ;

Situation avant :



Situation après :



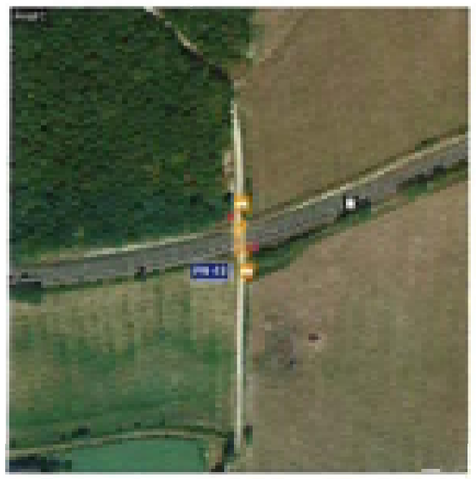
❖ **Le PN N° 43** :

- PN dit de champ, à passage libre non protégé type Croix de Saint André, exclusivement dédié à l'exploitation agricole.

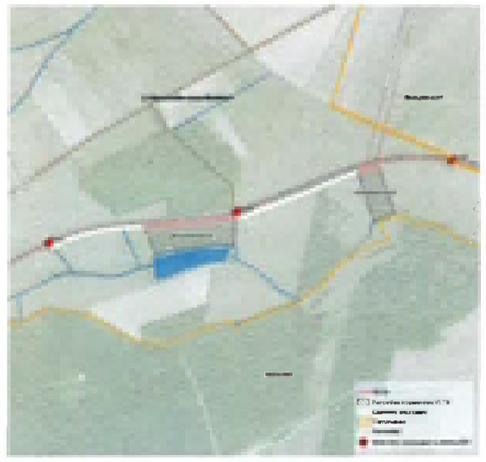
Solution prévue :

- Fermeture du PN 43 par merlons de terre de part et d'autre et rétablissement d'accès aux parcelles agricoles via le PN N° 42 maintenu ouvert.
- Création d'un chemin agricole le long de la voie ferrée, reliant le chemin existant jusqu'aux abords des PN n°44 et n°42, accompagné de leur réaménagement. La largeur du chemin sera de 4 m avec la création d'au moins deux zones de croisement à définir sur site.

Situation actuelle :



Situation projetée :



Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 30/04/2025 à 15h55
Réference de l'AR : 088-218803252-20250412-120425_15-DE
Affiché le 18/04/2025 ; Certifié exécutoire le 30/04/2025

République Française
Département VOSGES
COMMUNE DE LA NEUVEVILLE-SOUS-MONTFORT

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 12/04/2025

Nombre de membres		
Afférents	Présents	Qui ont pris part au vote
10	7	8

Vote
A la majorité
Pour : 7
Contre : 1
Abstention : 0

Acte rendu exécutoire après dépôt en PREFECTURE
Le :
Et
Publication ou notification du :

L'an 2025, le 12 Avril à 9:00, le Conseil Municipal de la COMMUNE DE LA NEUVEVILLE-SOUS-MONTFORT s'est réuni à la Salle du conseil de la Mairie, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur DEHON Francis, Maire, en session ordinaire. Les convocations individuelles, l'ordre du jour et les notes explicatives de synthèse ont été transmises par écrit aux conseillers municipaux le 07/04/2025. La convocation et l'ordre du jour ont été affichés à la porte de la Mairie le 07/04/2025.

Présents : M. DEHON Francis, Maire, Mmes : BOUR Jacqueline, OUGER Cécilia, PLUCHOT Michèle, MM : DEHON Didier, DELBECQUE Michel, PLUCHOT Pascal

Excusé ayant donné procuration :
Mme LARRIERE Nathalie a donné procuration à Mme OUGER Cécilia

Absents :
M. MULOT Denis, M. PERRIN Maurice

A été nommée secrétaire : Madame OUGER Cécilia

120425-15 – IMPACT DU PROJET DE RÉOUVERTURE DE LA LIGNE 14 SUR LES PASSAGES A NIVEAU

Monsieur le Maire rappelle le contexte du projet de réouverture de la ligne n°14 (ligne TER NANCY – VITTEL/CONTREXEVILLE) qui a été présenté lors de précédentes réunions du Conseil Municipal. Monsieur Le Maire informe le Conseil qu'il sera nécessaire de prendre une délibération relative à l'impact du projet de réouverture de la ligne n°14 sur les passages à niveau situés sur le territoire des passages à niveau.

Monsieur Le Maire met en avant le fait que le projet de réouverture de la ligne TER n°14 implique la fermeture du passage à niveau n°43 (PN 43) avec le rétablissement de l'accès aux parcelles agricoles via le PN n°42 (PN 42) maintenu ouvert et sécurisé avec des dispositifs lumineux et sonores.

Un chemin agricole de 4 mètres de large sera créé le long de la voie ferrée, avec la création d'au moins deux zones de croisement à définir. Ce chemin permettra de relier le chemin existant jusqu'aux abords des PN n°44 et n°42.

Monsieur le Maire présente les dispositions du projet qui impacterons les passages à niveau sur le territoire de la commune de La Neuveville-sous-Montfort :

❖ **Le PN N° 42 :**

- PN dit de champ, à passage libre non protégé type Croix de Saint André, exclusivement dédié à l'exploitation agricole.

Solution prévue :

- Maintien en exploitation du PN42 ;
- Passage du PN42 d'un PN type CSA en PN type SAL 2 ;

Réception au contrôle de légalité le 12/07/2021 à 16h16
Référence de l'AR : 088-218803252-20210702-02072021105-DE
Affiché le 15/07/2021 - Certifié exécutoire le 15/07/2021

Copie pour impression
Réception au contrôle de légalité le 30/04/2025 à 15h55
Réference de l'AR : 088-218803252-20250412-120425_15-DE
Affiché le 18/04/2025 ; Certifié exécutoire le 30/04/2025

République Française
Département VOSGES
COMMUNE DE HAREVILLE SOUS MONTFORT

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 02/07/2021

Nombre de membres		
Afférents	Présents	Qui ont pris part au vote
11	11	11

Vote
A l'unanimité
Pour : 11
Contre : 0
Abstention : 0

Acte rendu exécutoire après dépôt en
Le : 12/07/2021
Et
Publication ou notification du :

L'an 2021, le 2 Juillet à 20:30, le Conseil Municipal de la Commune de HAREVILLE SOUS MONTFORT s'est réuni à la MAIRIE, lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de [redacted] en session ordinaire. Les convocations individuelles, l'ordre du jour et les notes explicatives de synthèse ont été transmises par écrit aux conseillers municipaux le 28/06/2021. La convocation et l'ordre du jour ont été affichés à la porte de la Mairie le 28/06/2021.

Présents : [redacted]

A été nommé(e) secrétaire : [redacted]

02072021-05 – Aménagement du passage à niveau (PN41) sur notre territoire

Monsieur le Maire expose le projet de la « Région Grand Est », autorité organisatrice des transports sur le périmètre concerné, projet de réouverture de la ligne ferroviaire dite « L 14 » à l'exploitation commerciale des voyageurs entre NANCY et VITTEL / CONTREXEVILLE.

1-Contexte du projet.
La liaison ferroviaire Nancy – Contrexéville a été suspendue entre Pont-Saint-Vincent et Contrexéville le 18 décembre 2016, à la suite de l'introduction par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau.
Le seul passage à niveau concerné sur le territoire de notre commune est le P.N 41 dit de charrp à passage protégé par feux automatiques lumineux et deux demi-barrières (100 traversées en moyenne par jour)
La solution préconisée pour ce P.N 41 (rue de la gare) est le maintien en exploitation dans les mêmes conditions de franchissement protégé.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal, décide à l'unanimité :

- D'acter les données du programme des aménagements proposés, acceptant le fait que le processus de concertation sera poursuivi le moment venu au stade des études détaillées puis de la préparation des travaux et de leur réalisation.

Fait et délibéré les jours, mois et an susdits.
Au registre suivent les signatures

Pour copie conforme :
En mairie, le 12/07/2021
[redacted]

[redacted]

Après en avoir délibéré et à la majorité requise (7 POUR/ 1 CONTRE), le Conseil Municipal approuve les aménagements projetés sur les passages à niveau dans le cadre de la réouverture de la ligne ferroviaire n°14.

Fait et délibéré les jours, mois et an susdits.
Au registre suivent les signatures

Pour copie conforme :
En mairie, le 29/04/2025

Le Maire,
Francis DEHON

La secrétaire de séance,
Madame OUGER Cécilia

Publicité des actes de la commune par voie d'affichage le

Nova 14

Une ligne,
Une histoire,
Des territoires

EPc - Pièce E - Annexe 3 : Derniers arrêtés de classement des PN réaménagés

transdev
the mobility company

NGE

BANQUE des TERRITOIRES
Caisse des Dépôts GROUPE

DEPARTEMENT DE MEURTHE ET MOSELLE
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT
S.I.C.F. Région de Nancy
Ligne de Jarville à Mirecourt - Commune de LUDRES
Automatisation du P.N.N° 14 (Km 7.843)

REPUBLIQUE FRANCAISE

ARRETE N° 80/DE/672/INF

LE PREFET DE MEURTHE ET MOSELLE
Officier de la Légion d'Honneur

VU le décret n° 64.250 modifié du 14 Mars 1964 relatif aux pouvoirs des Préfets;

VU l'arrêté préfectoral du 2 MAI 1978 portant délégation de signature;

VU l'arrêté ministériel du 12 DEC.1967 portant réglementation des passages à niveau des lignes de chemin de fer composant le réseau concédé à la société nationale des chemins de fer français;

VU la demande de la Société Nationale des chemins de fer français (région de Nancy en date du 22 AOUT 1980);

VU les avis recueillis;

SUR proposition du service infrastructure de la Direction Départementale de l'Equipement;

A R R E T E :

ARTICLE Ier .- Le passage à niveau n° 14 de la ligne de JARVILLE à MIRECOURT est classé conformément aux indications portées sur la fiche individuelle ci-annexée.

ARTICLE 2 .- Le présent arrêté abroge celui en date du 11 AVRIL 1978 en ce qui concerne ce passage à niveau.

ARTICLE 3 .- Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture et Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à :
- Monsieur le Sous-Préfet de l'arrondissement de Nancy
- Monsieur le Maire de Ludres,
- Monsieur le Directeur de la SNCF Région de Nancy, Division de l'Equipement,
- Monsieur le Colonel, Commandant le groupement de gendarmerie de Meurthe-et-Moselle.

NANCY, le 18 DEC. 1980

LE PREFET,
Pour le Préfet et par délégation
Le Directeur Adjoint,
Pour le Directeur Adjoint
Le Chef de l'Arrondissement
Gestion des Infrastructures,

M. STRICHER

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Direction départementale
des Territoires

Pôle Sécurité Routière

ARRETE

DDT/TS/15-060

LE PREFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Chevalier de la Légion d'Honneur,
Officier de l'Ordre National du Mérite

Vu l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau,

VU les propositions de la SNCF en date du 19 février 2015 concernant la ligne de chemin de fer de Jarville-la-Malgrange à Mirecourt,

ARRETE:

ARTICLE 1 : le passage à niveau (P.N.) n° 32 de la ligne de Jarville-la-Malgrange à Mirecourt est classé conformément aux indications portées sur la fiche individuelle ci-annexée.

ARTICLE 2 : le présent arrêté n'abrogera celui en date du 17 avril 1978 en ce qui concerne le PN n° 32 et n'entrera en application que lorsque sera mis en service la nouvelle signalisation.

Nancy, le 30 MARS 2015
Le préfet,

Raphaël BARTOLT

ORIGINAL

REPUBLIQUE FRANCAISE

N° 87 DE 668 INF

S.N.C.F. - Ligne de JARVILLE-LA-MALGRANGE à MIRECOURT

Le Préfet, Commissaire de la République
du Département de MEURTHE-ET-MOSELLE

Vu l'Arrêté Ministériel du 12/12/1967 portant réglementation de passages à niveau des lignes de Chemin de Fer composant le réseau concédé à la Société Nationale des Chemins de Fer Français ;

Vu l'Arrêté Ministériel du 8 février 1973 modifié par l'A.M. du 30/10/1985 réglementant l'équipement des passages à niveau ;

Vu la demande de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (Région de NANCY en date du ... 9 AVRIL 1987 ...) ;

Vu les avis recueillis ;

Sur proposition du M. le Secrétaire Général de la Préfecture,

ARRETE

ARTICLE 1er : Le passage à niveau n° 80 - Km 39.941 de la ligne JARVILLE-LA-MALGRANGE à MIRECOURT est classé conformément aux indications portées sur la fiche individuelle ci-annexée.

ARTICLE 2 : Le présent arrêté n'abrogera l'arrêté du 11 avril 1978 en ce qui concerne ce P.N. et n'entrera en vigueur que lorsque sera mis en service le nouvel équipement.

ARTICLE 3 : Ampliation du présent arrêté sera adressée à :

MM. Le Maire de PRAYE-SOUS-VAUDEMONT ;

Le Directeur Départemental de l'Equipement à NANCY ;

Le Chef d'Escadron commandant le Groupement de gendarmerie de MEURTHE-ET-MOSELLE à NANCY ;

Le Chef de la Division de l'Equipement de la S.N.C.F. à Direction Régionale de NANCY - DV.11 PN - Viaduc J.F. Kennedy - 54000 NANCY,

chargés, chacun en ce qui le concerne, de son exécution.

.....NANCY....., le 7 SEP. 1987

Le Préfet,
Commissaire de la République,
Pour le Préfet et par délégation
le Directeur Adjoint
Pour le Directeur Adjoint
le Chef de l'Arrondissement
Gestion des Infrastructures,
M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE

DIRECTION DEPARTEMENTALE
DE L'EQUIPEMENT

Service de l'Infrastructure

REPUBLIQUE FRANCAISE

S.N.C.F. - Région de NANCY

Ligne de JARVILLE LA MALGRANGE à MIRECOURT

Commune de CEINTREY

Suppression du gardiennage et automatisation du passage à niveau public pour voitures n° 56 (km 24,945)

ARRETE MODIFICATIF N° 84/DE/317/INF
A L'ARRETE DE CLASSEMENT DES PASSAGES
A NIVEAU

Le Préfet, Commissaire de la République de Meurthe et Moselle, Chevalier de la Légion d'Honneur,

Vu le décret n° 82-389 du 10 Mai 1982 relatif aux pouvoirs des Commissaires de la République dans les Départements,

Vu l'arrêté du 9 Juillet 1982 portant délégation de signature,

Vu l'arrêté ministériel du 12 décembre 1967 portant règlementation des passages à niveau des lignes de chemins de fer composant le réseau concédé à la Société Nationale des Chemins de Fer Français,

Vu l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104/INF du 11 Avril 1978 ayant fixé le classement des passages à niveau de la ligne JARVILLE LA MALGRANGE à MIRECOURT et notamment le PN N° 56 de CEINTREY,

Vu la demande n° 4289/82/DV 14 du 22 Octobre 1982 de la SNCF, Région de NANCY, Division de l'Equipement,

Vu le procès-verbal de la réunion tenue en Mairie de Ceintrey le 16 Mars 1983,

Vu les nouvelles propositions n° 1388/83/DV 14 présentées par la SNCF le 18 Avril 1983,

Vu la réunion du 15 Juin 1984,

Vu l'accord du 7 AOUT 1984 de la SNCF, sur les dispositions retenues au cours des réunions précitées,

Sur la proposition du Service Infrastructure de la Direction Départementale de l'Equipement,

.../...

PN 56

A R R E T E :

ARTICLE Ier - Le passage à niveau n° 56 de la ligne de Jarville la Malgrange à Mirecourt est classé conformément aux indications portées sur la fiche individuelle ci-annexée.

ARTICLE 2 - Le présent arrêté abroge l'arrêté n° 78/DE/104/INF du 11 AVRIL 1978 en ce qui concerne ce passage à niveau.

ARTICLE 3 - Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture et Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à :

- Monsieur le Sous-Préfet, Commissaire Adjoint de la République, chargé de l'arrondissement de NANCY
- Monsieur le Maire de CEINTREY
- Monsieur le Directeur de la SNCF Région de NANCY - Division de l'Equipement
- Monsieur le Colonel, commandant le Groupement de Gendarmerie de Meurthe-et-Moselle
- Préfecture D.A.E.
- Monsieur le Directeur des Archives Départementales.

NANCY, le 7 AOUT 1984

LE PREFET, COMMISSAIRE DE LA REPUBLIQUE DE MEURTHE-ET-MOSELLE,

Pour le Préfet et par délégation
Le Directeur Adjoint,
Pour le Directeur Adjoint
Le Chef de l'Arrondissement
Gestion des Infrastructures,

M. STRICHER

MINISTERE DE L'URBANISME DU LOGEMENT
DIRECTION DEPARTEMENTALE
DE L'EQUIPEMENT
Service de l'Infrastructure

REPUBLIQUE FRANCAISE

SNCF - Région de NANCY

Ligne de JARVILLE LA MALGRANGE à MIRECOURT

Commune de CEINTREY

Suppression du gardiennage du PN 55 (Km 24,184)

ARRETE MODIFICATIF DE CLASSEMENT

N° 84/DE/516/INF

Le Préfet, Commissaire de la République de Meurthe-et-Moselle, Chevalier de la Légion d'Honneur,

Vu le décret n° 82-389 du 10 Mai 1982 relatif aux pouvoirs des Commissaires de la République dans les Départements,

Vu l'arrêté préfectoral du 9 Juillet 1982 portant délégation de signature,

Vu l'arrêté ministériel du 12 décembre 1967 portant réglementation des passages à niveau des lignes de chemins de fer composant le réseau concédé à la Sté Nationale des Chemins de Fer Français,

Vu l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104/INF du 11 Avril 1978 ayant fixé le classement des passages à niveau de la ligne JARVILLE LA MALGRANGE à MIRECOURT,

Vu la demande de la Sté NAtionale de Chemins de Fer Français (Région de NANCY) en date du 22 octobre 1982,

Sur la proposition du Service Infrastructure de la Direction Départementale de l'Equipement,

A R R E T E :

ARTICLE Ier - Le passage à niveau n° 55 de la ligne de JARVILLE LA MALGRANGE à MIRECOURT est classé conformément aux indications portées sur la fiche individuelle ci-annexée,

ARTICLE 2 - Le présent arrêté abroge l'arrêté n° 78/DE/104/INF du 11 Avril 1978 en ce qui concerne ce passage à niveau.

ARTICLE 3 - Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture et Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à :

- Monsieur le Sous-Préfet, Commissaire Adjoint de la République de l'Arrondissement de NANCY
- Monsieur le Maire de CEINTREY
- Monsieur le Directeur de la SNCF-Région de NANCY

.../...

PN 55

Division de l'Equipement

- Monsieur le Colonel, commandant le Groupement de Gendarmerie de Meurthe-et-Moselle
- Monsieur le Directeur des Archives Départementales
- Préfecture D.A.E.

NANCY, le[illegible]

LE PREFET, COMMISSAIRE DE LA REPUBLIQUE DE MEURTHE-ET-MOSELLE,

Pour le Préfet et par délégation
Le Directeur Adjoint,
Pour le Directeur Adjoint
Le Chef de l'Arrondissement
Gestion des Infrastructures,

M. STRICHER

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE MEURTHE-ET-MOSELLE

direction départementale de l'Équipement

Département

service Gestion et Exploitation des infrastructures

ARRETE

2006/DDE/054/CDSR

LIGNE SNCF DE JARVILLE-LA MALGRANGE A MIRECOURT
MODIFICATION DE LA SIGNALISATION

LE PREFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE
Chevalier de la Légion d'Honneur,

- Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets et à l'organisation et l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

-Vu l'arrêté ministériel du 18 mars 1991 relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau;
-Vu l'arrêté préfectoral 78/DE/104/INF du 11 avril 1978 portant classement des passages à niveau de la ligne SNCF de JARVILLE-LA MALGRANGE A MIRECOURT ;
-Vu les propositions de la SNCF agissant au nom et pour le compte de Réseau Ferré de France en date du 31 juillet 2006 ;

-Considérant la nécessité de renforcer la signalisation aux abords du PN47 afin d'améliorer la sécurité ;

-Sur proposition de Monsieur le secrétaire général de la préfecture ;

ARRETE :

ARTICLE I
Le passage à niveau n°47 de la ligne SNCF de JARVILLE-LA MALGRANGE A MIRECOURT sur la commune de PIERREVILLE est classé conformément aux indications portées sur la fiche individuelle ci-annexée.
ARTICLE II
Le jour de la mise en service de la nouvelle installation, l'arrêté préfectoral 78/DE104/INF du 11 avril 1978 du PN 47 est abrogé et le présent arrêté entre en application.
ARTICLE III
Monsieur le secrétaire général de la préfecture, et Monsieur le directeur départemental de l'équipement, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à :
Monsieur le préfet de Meurthe-et-Moselle,
Monsieur le maire de PIERREVILLE,
monsieur le directeur-direction SNCF METZ/NANCY-délégation infrastructure-pôle maintenance passages à niveau,
Monsieur le général commandant la RMD Nord-Est,
Monsieur le commandant du groupement de gendarmerie de Meurthe et Moselle;
Monsieur le chef de l'UDAM de SUD OUEST,
Monsieur la responsable de la subdivision de l'équipement de HAROUE,
Monsieur le directeur des archives départementales,
SOM/préfecture.

En outre, le présent arrêté sera inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

NANCY, le 10 OCT. 2006
LE PREFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE,

Pour le Préfet
et par délégation
Le Secrétaire Général,

Marc BURG

Pour ampliation,
Le chef de la C.D.S.R

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE
DIRECTION DEPARTEMENTALE
DE L'EQUIPEMENT

Service de l'Infrastructure

REPUBLIQUE FRANCAISE

S.N.C.F. - Région de NANCY
Ligne de JARVILLE à MIRECOURT
Commune de XEUILLEY

Suppression du gardiennage du passage à niveau n° 40

ARRETE MODIFICATIF DE CLASSEMENT N° 82/DE/765/INF

Le Préfet, Commissaire de la République de Meurthe-et-Moselle,

Vu l'arrêté Ministériel du 12 décembre 1967 portant réglementation des passages à niveau des lignes de chemin de fer composant le réseau concédé à la Société Nationale des chemins de fer Français,

Vu la demande de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (Région de NANCY) en date du 27 Novembre 1980

Vu le décret n° 82 389 du 10 Mai 1982 relatif aux pouvoirs des Préfets, Commissaires de la République,

Vu l'arrêté préfectoral du 9 juillet 1982 portant délégation de signature,

Vu les avis recueillis,

Sur la proposition du Service Infrastructure de la Direction Départementale de l'Equipement,

A R R E T E :

ARTICLE 1er - Le passage à niveau de la ligne de Jarville à Mirecourt classé conformément aux indications portées sur la fiche individuelle ci-annexée.

ARTICLE 2 - Le présent arrêté abroge l'arrêté N°78/DE/104/INF en date du 11 Avril 1978 en ce qui concerne ce passage à niveau.

ARTICLE 3 - Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture et Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à :

- Madame le Sous-Préfet, Commissaire Adjoint de la République de l'Arrondissement de NANCY
- Monsieur le Maire de XEUILLEY
- Monsieur le Directeur de la SNCF - Région de NANCY
  Division de l'Equipement

.../...

- Monsieur le Colonel, commandant le Groupement
de Gendarmerie de Meurthe-et-Moselle
- Monsieur le Directeur des Archives Départementales
- S.G.A.E.

NANCY, le

LE PREFET, COMMISSAIRE DE LA REPUBLIQUE
DE MEURTHE-ET-MOSELLE,

Pour le Préfet et par délégation
Le Directeur Adjoint,
Pour le Directeur Adjoint
Le Chef de l'Arrondissement
Gestion des Infrastructures,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE ET MOSELLE
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT
SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

REPUBLIQUE FRANÇAISE

S.N.C.F. Région de Nancy
Ligne de Jarville à Mirecourt
Commune de Xeuilley

ARRETE N°80 DE 449/INF

Création du passage à niveau privé n°43Bis pour piétons
(Km 18.503) pour les besoins des Cimenteries VICAT.

LE PREFET DE MEURTHE ET MOSELLE
Officier de la Légion d'Honneur

VU le décret n° 64-250 du 14 Mars 1964 relatif aux pouvoirs des Préfets;

VU l'arrêté préfectoral du 2 MAI 1978 portant délégation de signature;

VU l'arrêté ministériel du 12 DECEMBRE 1967 portant réglementation des passages à niveau des lignes de chemin de fer composant le réseau concédé à la Société Générale des chemins de fer français;

VU la demande de la Société Nationale des chemins de fer français (région de Nancy) en date du 28 MAI 1980;

VU les avis recueillis;

SUR la proposition du service Infrastructure de la Direction Départementale de l'Equipement;

ARRETE :

ARTICLE 1er .- Le passage à niveau n°43Bis de la ligne de Jarville à Mirecourt est classé conformément aux indications portées sur la fiche ci-annexée.

ARTICLE 2 .- Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture et Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à :
- Monsieur le Sous-Préfet de l'Arrondissement de Nancy,
- Monsieur le Maire de XEUILLEY,
- Monsieur le Directeur de la SNCF, Région de Nancy, Division de l'Equipement,
- Monsieur le Colonel, Commandant le groupement de Gendarmerie de Meurthe-et-Moselle.

NANCY, le 17 août 1980
LE PREFET,
Pour le Préfet et par délégation
LE DIRECTEUR ADJOINT
Pour le Directeur Adjoint,
Le Chef de l'Arrondissement Gestion des Infrastructures,

M. STRICHER

39/1 j

[illegible] DE MEURTHE-et-MOSELLE [illegible]

DIRECTION DEPARTEMENTALE
DE L'EQUIPEMENT

Service de l'Infrastructure

78/DE/4 1 2 INF 34

RR. VOIES FRANÇAISE

LE PREFET DE MEURTHE-et-MOSELLE
Officier de la Légion d'Honneur

oOo

S.N.C.F. - Ligne de JARVILLE à MIRECOURT
Commune de BAINVILLE S/MADON
Equipement en S.A.L 2 du PN 37

Vu le décret N° 64-250 du 14 mars 1964 relatif aux pouvoirs des Préfets.

VU l'arrêté préfectoral du 15 mars 1978 portant délégation de signature.

VU l'Arrêté Ministériel du 12.12.1967 portant règlementation des passages à niveau des Lignes de Chemin de Fer composant le réseau concédé à la Société Nationale des Chemins de Fer Français.

VU la demande de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (Région de NANCY en date du 5 mai 1978).

VU les avis recueillis.

Sur proposition du Service Infrastructure de la Direction Départementale de l'Equipement.

ARRETE :

ARTICLE 1er - Le passage à niveau N° 37 de la ligne de JARVILLE à MIRECOURT est classé conformément aux indications portées sur la fiche individuelle ci-annexée.

ARTICLE 2 - Le présent Arrêté abroge celui en date du 11.4.1978 en ce qui concerne ce passage à niveau.

ARTICLE 3 - Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture et Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à :

- Monsieur le Sous-Préfet de l'Arrondissement de NANCY,
- Monsieur le Maire de BAINVILLE S/MADON,
- Monsieur le Chef de la Division de l'Equipement de la SNCF à Direction Régionale de NANCY - 38, avenue Foch à NANCY.

NANCY, le 23 JUIN 1978
LE PREFET,
Pour le Préfet et par délégation,
LE DIRECTEUR ADJOINT,
Pour le Directeur Adjoint,
Le Chef de l'Arrondissement Fonctionnel,

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Direction Départementale
de l'Equipement

Service de l'Infrastructure

REPUBLIQUE FRANÇAISE

S.N.C.F. - Ligne de JARVILLE à MIRECOURT
Classement de P.N.

78/DE/104/INF -

LE PREFET DE MEURTHE-et-MOSELLE
Officier de la Légion d'Honneur

- Vu l'arrêté ministériel du 12 décembre 1967 portant réglementation des passages à niveau des lignes de chemin de fer composant le réseau concédé à la S.N.C.F. ;
- Vu les propositions de la S.N.C.F. (Région de NANCY) en date du 2 février 1977 ;
- Vu le décret n° 64-250 du 14 mars 1964 relatif aux pouvoirs des Préfets ;
- Vu l'arrêté de délégation de signature du 15 mars 1978 ;
- Sur la proposition du Service Infrastructure de la Direction Départementale de l'Equipement,

ARRETE :

ARTICLE 1er - Les passages à niveau n° 1 - 10 - 11 - 13 - [illegible] - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 30 - [illegible] - 32 - [illegible] - 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 - [illegible] - [illegible] - 43 - 44 - 45 - 46 - 47 - 49 - 51 - 52 - 53 - 55 - 56 - 57 - 58 - 60 - 61 - 62 - [illegible] - 64 65 - 66 - 66 bis - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72-74/76 - 78 - 80 - 82 - 84 - 86 - 87 - [illegible] - 89 90 - 91 - 92 - 93 - 94 de la ligne de JARVILLE à MIRECOURT sont classés conformément aux indications portées sur les fiches individuelles ci-annexées.

ARTICLE 2 - Le présent arrêté abroge celui en date du 10.11.1949 et les arrêtés modificatifs s'y rapportant, en ce qui concerne les P.N. n° 1 - [illegible] - [illegible] - [illegible] - 5 - [illegible] - [illegible] - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31 - 32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39 - 40 - 41 - [illegible] - 43 - 44 - 45 - 46 - [illegible] - 48 - 49 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55 - 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 61 - 62 - 63 - 64 - 65 - 65 bis - 65 ter - 66 - 66 bis - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 78 - 79 - 80 - 81 - 82 - 83 - 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90 - 91 - 92 - 93 - 94.

ARTICLE 3 - Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture et Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à Monsieur le Sous-Préfet de l'Arrondissement de NANCY, Messieurs les Maires de [illegible] - [illegible] - [illegible] -

REPUBLIQUE FRANCAISE

Arrêté n° 301/89/DDE

S.N.C.F. - Ligne de JARVILLE LA MALGRANGE à MIRECOURT

Le Préfet du Département des VOSGES

Vu l'Arrêté Ministériel du 12 décembre 1967 portant règlementation des passages à niveau des lignes de Chemin de Fer composant le réseau à la Société Nationale des Chemins de Fer Français ;

Vu l'Arrêté Ministériel du 8 février 1973 modifié par l'A.M. du 30.10.1985 règlementant l'équipement des passages à niveau ;

Vu la demande de la Société Nationale des Chemins de fer Française (Région de NANCY en date du 31 MAI 1988) ;

Vu les avis recueillis ;

Sur la proposition de M. le Secrétaire Général de la Préfecture ;

ARRETE

ARTICLE 1er

Le passage à niveau n° 98 - km 49,202 de la ligne de JARVILLE LA MALGRANGE à MIRECOURT est classé conformément aux indications portées sur la fiche individuelle ci-annexée.

ARTICLE 2

Le présent arrêté n'abrogera l'arrêté du 21.01.1977 en ce qui concerne ce PN et n'entrera en vigueur que lorsque sera mis en service le complément d'équipement.

ARTICLE 3

Ampliation du présent arrêté sera adressée à :

MM. - le Maire de FRENELLE LA GRANDE

- le Directeur Départemental de l'Equipement à EPINAL

- le Chef d'Escadron commandant le Groupement de gendarmerie des VOSGES à EPINAL

- le Chef de la Division de l'Equipement de la S.N.C.F. à Direction Régionale de NANCY - 14, Viaduc JF Kennedy - 54052 NANCY Cédex ;

chargés, chacun en ce qui le concerne, de son exécution.

A EPINAL, le 12 Juin 1989

Le Préfet,

Jacques [illegible]

FY/AP

PREFECTURE DES VOSGES

DIRECTION DEPARTEMENTALE de L'EQUIPEMENT

Arrêté n° 239/77/DDE

- République Française -

SOCIETE NATIONALE des CHEMINS de FER FRANCAIS

LIGNE DE JARVILLE à MIRECOURT

ARRETE

Le Préfet des Vosges,

Officier de la Légion d'Honneur,

VU l'Arrêté ministériel du 12 décembre 1967 portant réglementation des passages à niveau des lignes de Chemin de fer composant le réseau concédé à la SOCIETE NATIONALE des CHEMINS DE FER FRANCAIS,

VU les propositions de la SOCIETE NATIONALE des CHEMINS de FER FRANCAIS (Région de NANCY), en date du 4 février 1977,

Sur la proposition de M. le Secrétaire Général des Vosges,

ARRETE :

ARTICLE PREMIER - Les passages à niveau n°s 95 - 96 - 97 - 98 - 99 - 101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 109 - 110 - 112 - et 113;

de la ligne de JARVILLE à MIRECOURT sont classés conformément aux indications portées sur les fiches individuelles ci-annexées.

ARTICLE 2 - Le présent arrêté abroge celui en date du 19/9/1950 et les arrêtés modificatifs s'y rapportant, en ce qui concerne les P.N n°s 95 - 96 - 97 - 98 - 99 - 100 - 101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109 - 110 - 111 - 112 et 113.

ARTICLE 3 - M. Le Secrétaire Général des Vosges est chargé de l'exécution du présent arrêté.

A EPINAL, le 21 FEV. 1977

Le Préfet,

PREFECTURE DES VOSGES

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT

- REPUBLIQUE FRANCAISE -

Arrêté n° 1005/77/DDE

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

LIGNE DE NEUFCHATEAU A EPINAL

- A R R E T E -

Le Préfet des Vosges,
Chevalier de la Légion d'Honneur,

Vu l'Arrêté Ministériel du 12 décembre 1967 portant réglementation des passages à niveau des lignes de Chemin de Fer composant le réseau concédé à la Société Nationale des Chemins de Fer Français,

Vu les propositions de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (Région de Nancy), en date du 7 Juillet 1977,

Sur la proposition de M. le Secrétaire Général des Vosges,

A R R E T E :

Article 1 - Les passages à niveau n° 1 à 3 à 26 - 28 à 31 à 64 - 66 à 74 - 76 à 85 - 87 à 89 - 91 à 93 - 95 à 99 et 101, de la ligne de NEUFCHATEAU à EPINAL sont classés conformément aux indications portées sur les fiches individuelles ci-annexées.

Article 2 - Le présent arrêté abroge celui en date du 23.9.50 et les arrêtés modificatifs s'y rapportant en ce qui concerne les PN. N° 1 à 101.

Article 3 - M. le Secrétaire Général des Vosges est chargé de l'exécution du présent arrêté.

EPINAL, le 26 JUIL. 1977

Le Préfet,

Robert LAMY.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PRÉFECTURE DES VOSGES

Pour ampliation :
Le Secrétaire Général
Délégation.

FM/.

PREFECTURE des VOSGES

- République Française -

DIRECTION DEPARTEMENTALE de L'EQUIPEMENT.

Arrêté n° 238/77/DDE

SOCIETE NATIONALE des CHEMINS de FER FRANCAIS

LIGNE de LERREY à MYONNT-MATTAINCOURT

A R R Ê T E :

Le Préfet des Vosges,
Officier de la Légion d'Honneur,

VU l'Arrêté ministériel du 12 décembre 1967 portant réglementation des passages à niveau des lignes de Chemin de Fer composant le réseau concédé à la Société Nationale des Chemins de Fer Français,

VU les propositions de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (Région de Nancy), en date du 7 février 1977,

SUR la proposition de M. le Secrétaire Général des Vosges,

A R R Ê T E :

ARTICLE Premier : les passages à niveau n°s 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 de la ligne de LERREY à MYONNT-MATTAINCOURT sont classés conformément aux indications portées sur les fiches individuelles ci-annexées.

ARTICLE 2 : le présent arrêté abroge celui en date du 16.7.1949 et les arrêtés modificatifs s'y rapportant en ce qui concerne les PN. n°s 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 et 55.

ARTICLE 3 : M. le Secrétaire Général des Vosges est chargé de l'exécution du présent arrêté.

EPINAL, le 18 FEV. 1977

Le Préfet,

Pour ampliation :
Le Secrétaire Général,
Délégation.

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F..

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 10 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104/INF du 11 AVR. 1978

abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : BOUDEMONT

Position kilométrique : 4,142

Désignation de la route ou chemin traversé : C.D. n° 94 de BOUDEMONT à la R.N. 57

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1 ; pour piétons : }

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par 2 demi barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

STRICHER

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F..

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 14 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104/INF du 11 AVR. 1978

abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : LUDRES

Position kilométrique : 7,843

Désignation de la route ou chemin traversé : C.C. dit du Bon Curé

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1 ; pour piétons : 3 }

Nombre de feux de position : 2

Dispositions particulières du Service :

Les barrières sont manoeuvrées à distance de la Gare de LUDRES

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 15 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : MESSEIN

Position kilométrique : 9,045

Désignation de la route ou chemin traversé : chemin d'exploitation

Catégorie du P.N. — pour voitures : 1
pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par 2 demi barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 18 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/ 104/INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : MESSEIN

Position kilométrique : 9,583

Désignation de la route ou chemin traversé : sentier de défruitement

Catégorie du P.N. — pour voitures :
pour piétons : 3

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

N'est pas muni de portillons

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 21 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/ 104/INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : MESSEIN

Position kilométrique : 9,917

Désignation de la route ou chemin traversé : C.C. dit rue de la Gare

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1 / pour piétons : }

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Est muni de signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par 2 demi barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains

NANCY, le 11 AVR. 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Le CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STAECHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 23 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/ 104/INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : MESSEIN

Position kilométrique : 10,218

Désignation de la route ou chemin traversé : sentier de défruitement

Catégorie du P.N. { pour voitures : / pour piétons : 3 }

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :
N'est pas muni de portillons

NANCY, le 11 AVR. 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Le CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STAECHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F..

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 25 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104/INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : MESSEIN

Position kilométrique : 10,469

Désignation de la route
ou chemin traversé : chemin d'exploitation

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1
pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par 2 demi barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVR 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F..

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 30 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104/INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : NEUVES MAISONS

Position kilométrique : 11,504

Désignation de la route
ou chemin traversé : chemin d'exploitation

Catégorie du P.N. { pour voitures : 2
pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Un signal de position à "Croix de St-André" complété par une signalisation automatique lumineuse et sonore annonçant aux usagers de la route l'approche d'un train est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée.

NANCY, le 11 AVR 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 32 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : NEUVES MAISONS

Position-kilométrique : 11,880

Désignation de la route
ou chemin traversé : sentier de défruitement

Catégorie du P.N. — pour voitures :
pour piétons : 3

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :
N'est pas muni de portillons

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 34 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : RAINVILLE/MADON

Position-kilométrique : 15,378

Désignation de la route
ou chemin traversé : chemin d'exploitation du Moulin de RAINVILLE

Catégorie du P.N. — pour voitures : 2
pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Un signal de position à "Croix de St-André" est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau dechaque côté de la voie ~~ferrée~~ ferrée

Un signal imposant l'arrêt aux usagers de la route est installé des deux côtés de la voie ferrée.

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

S.N.C.F.

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 35 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/DE/ 104/INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10 novembre 1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : BAINVILLE-sur-MADON

Position kilométrique : 15,624

Désignation de la route
ou chemin traversé : C.D. 50 de BAINVILLE-sur-MADON au Département des Vosges par VEZELISE

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1
pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par 2 demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Le CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,
M. STRICHER

S.N.C.F.

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 40 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : XEUILLEY

Position kilométrique : 17,602

Désignation de la route
ou chemin traversé : C.D. 50 de NANCY au Département des Vosges par VEZELISE

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1
pour piétons : 3

Nombre de feux de position : 2

Dispositions particulières du Service :
Les barrières sont manoeuvrées à distance par la Gare de XEUILLEY

NANCY, le 11 AVR. 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Le CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,
M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 43 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104/INF du 11 AVR. 1978

abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : XEUILLEY

Position kilométrique : 18,887

Désignation de la route ou chemin traversé : chemin rural dit d'AUTREY dénommé route de PIERREVILLE dans l'agglomération

Catégorie du P.N. { pour voitures : pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Est muni de signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par 2 demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 44 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104/INF du 11 AVR. 1978

abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : XEUILLEY

Position kilométrique : 18,874

Désignation de la route ou chemin traversé : chemin de défruitement

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1 pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Est muni de signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par 2 demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 51 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : AUTREY

Position kilométrique : 22,397

Désignation de la route
ou chemin traversé : C.D. 50 B (P.K. 5,120) de XEUILLEY à HOUDREVILLE

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1
pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :
Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 53 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/DE/104/INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : AUTREY

Position kilométrique : 23,286

Désignation de la route
ou chemin traversé : Chemin de défruitement

Catégorie du P.N. { pour voitures : 2
pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :
Un signal de position à "Croix de St-André" est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F..

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE
à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 55 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/DE/ 104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : CEINTREY

Position kilométrique : 24,184

Désignation de la route
ou chemin traversé : C.C. 2 d'AUTREY

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1
pour piétons : 3

Nombre de feux de position : 2

Dispositions particulières du Service :

Les barrières sont manoeuvrées par la Gare de CEINTREY

Est équipé de feux rouges clignotants de préavis de fermeture des barrières.

NANCY, le 11 AVR 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F..

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE
à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 56 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : CEINTREY

Position kilométrique : 24,943

Désignation de la route
ou chemin traversé : C.D. 5 de CEINTREY à BATTIGNY

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1
pour piétons : 3

Nombre de feux de position : 2

Dispositions particulières du Service :

Les barrières sont manoeuvrées à distance par la Gare de CEINTREY
La circulation routière ne peut être interceptée à ce P.N. voisin de la Gare de CEINTREY pendant plus de 15 minutes

Est équipé de feux rouges clignotants de préavis de fermeture des barrières

NANCY, le 11 AVR 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 57 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/RE/104/INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : CLEZENTY

Position kilométrique : 27,299

Désignation de la route
ou chemin traversé : RF C.C. n° 1 dit chemin de LENAINVILLE

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1
pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVR. 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 60 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/RE/104/INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10 novembre 1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : OMELMONT

Position kilométrique : 28,571

Désignation de la route
ou chemin traversé : C.C. de GERBECOURT

Catégorie du P.N. { pour voitures : 2
pour piétons : -

Nombre de feux de position : -

Dispositions particulières du Service :

Un signal de position à "Croix de St-André" est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée.

NANCY, le 11 AVR. 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 62 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : TANTONVILLE

Position kilométrique :

Désignation de la route
ou chemin traversé : C.D. n° 9 C de TANTONVILLE à la Gare de TANTONVILLE (D. 9)

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1
pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

P.N. figurant sous le n° 0 de l'arrêté afférent à la ligne de l'embranchement de la Brasserie de TANTONVILLE

Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par 2 demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVR. 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 66 annexée à l'arrêté préfectoral
n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : VEZELISE

Position kilométrique : 32,320

Désignation de la route
ou chemin traversé : C.C. n° 28 dit des quais de la Gare

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1
pour piétons : 3

Nombre de feux de position : 2

Dispositions particulières du Service :

Les barrières sont manoeuvrées à distance de la Gare de VEZELISE

NANCY, le 11 AVR. 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT — S.N.C.F.

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE — REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 70 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949 -
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : PORCELLES-St-GORGON

Position kilométrique : 35,647

Désignation de la route ou chemin traversé : C.C. n° 3 de TANTONVILLE

Catégorie du P.N. — pour voitures : 1 ; pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :
Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVR 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL.

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT — S.N.C.F.

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE — REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 71 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : PORCELLES-St-GORGON

Position kilométrique : 36,139

Désignation de la route ou chemin traversé : Chemin de défruitement

Catégorie du P.N. — pour voitures : 2 ; pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :
Un signal de position à "Croix de St-André" est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée.

NANCY, le 11 AVR 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL.

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 72 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978 abrogeant celui du 10.11.1949 en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : PORCELLES-St-GORGON

Position kilométrique : 36,680

Désignation de la route ou chemin traversé : C.D. 50 de RAINVILLE/MAON au Département des Vosges par VEZELISE - FRAISNES -

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1 / pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL.,

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 74 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978 abrogeant celui du 10.11.1949 en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : PRAYE/VAUBEXONT

Position kilométrique : 37,943

Désignation de la route ou chemin traversé : C.D. 50 - DE VAUBEXONT à PRAYE SOUS VAUBEXONT

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1 / pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT INFRA,

M. STOICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE
à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 80 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : PRAYE-sous-VAUDEMONT

Position kilométrique : 39,941

Désignation de la route ou chemin traversé : C.C. de HOUSSEVILLE

Catégorie du P.N. { pour voitures : 2 / pour piétons : }

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Un signal de position à "Croix de St-André" est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée.

Un signal imposant l'arrêt aux usagers de la route est installé des deux côtés de la voie ferrée.

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-et-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE
à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 84 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/104 /INF du 11 AVR. 1978
abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : HOUSSEVILLE

Position kilométrique : 41,295

Désignation de la route ou chemin traversé : C.C. 5

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1 / pour piétons : }

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVRIL 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT

M. STRICHER

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 86 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/ 104/INF du 11 AVR. 1978

abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : HOUSSEVILLE

Position-kilométrique : 41,945

Désignation de la route
ou chemin traversé : chemin de défruitement

Catégorie du P.N. { pour voitures : 2
pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :

Un signal de position à "Croix de St-André" est installé à proximité immédiate de la traversée à niveau et de chaque côté de la voie ferrée.

Un signal imposant l'arrêt aux usagers de la route est installé des deux côtés de la voie ferrée.

NANCY, le 11 AVR. 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE

DIRECTION DE L'EQUIPEMENT

SERVICE DE L'INFRASTRUCTURE

S.N.C.F.

REGION DE NANCY

FICHE INDIVIDUELLE

LIGNE de JARVILLE

à MIRECOURT

Département de Meurthe-et-Moselle

Fiche individuelle du P.N. n° 90 annexée à l'arrêté préfectoral n° 78/DE/ 104/INF du 11 AVR. 1978

abrogeant celui du 10.11.1949
en ce qui concerne le P.N.

COMMUNE : DIARVILLE

Position-kilométrique : 43,682

Désignation de la route
ou chemin traversé : C.D. 66 de DIARVILLE à FORCELLES-sous-GUGNEY

Catégorie du P.N. { pour voitures : 1
pour piétons :

Nombre de feux de position :

Dispositions particulières du Service :
Est muni d'une signalisation automatique lumineuse et sonore complétée par deux demi-barrières à fonctionnement automatique annonçant aux usagers de la route l'approche des trains.

NANCY, le 11 AVR. 1978
LE PREFET,
Pour le PREFET et par délégation
le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
Pour le DIRECTEUR ADJOINT INFRA
LE CHEF DE L'ARRONDISSEMENT PEL,

Nova 14

Une ligne,
Une histoire,
Des territoires

EPc - Pièce E - Annexe 4 : Étude de criticité des PN réaménagés

transdev the mobility company

NGE

BANQUE des TERRITOIRES | Caisse des Dépôts GROUPE

Maitre d'Ouvrage	Concepteur - Constructeur	Maitre d'Œuvre intégrée
Nova 14	NGE	setec

Concession de la ligne NANCY - CONTREXEVILLE

PHASE APO

Analyse de criticité des PN

TSO – Mandataire	TSO SIGNALISATION – Co-traitant	OFFROY – Co-traitant	MULLER TP – Co-traitant
NGE GC – Co-traitant	SLD TP – Co-traitant	SAGES RAIL – Co-traitant	JFS ARCHITECTES – Co-traitant



Ind	Date	Modifications	Etabli	Vérifié	Validé
C	10/07/2025	Reprise commentaires Certifer	K. Bahloul	LHA	BBR
B	30/06/2025	Reprise commentaires DDT88 et commentaires Certifer	K. Bahloul	LHA	BBR
A	31/03/2025	Première édition	K. Bahloul	LHA	BBR

TSO	Codification	NCV-APO-TSO-SEC-ARI-PN-90001-C						
	Projet	Phase	Emetteur	Discipline	Type	Zone	N°	Indice
	NCV	APO	TSO	SEC	ARI	PN	90001	C

Document protégé, propriété exclusive du groupement. Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers sans autorisation.

Nova 14

Sommaire

1. **CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET CADRE DE L'ETUDE 4**
   - 1.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE 4
   - 1.2. ZONE DE L'ETUDE 5
   - 1.3. DONNEES D'ENTREE 5
   - 1.4. OBJECTIFS DE SECURITE 6
2. **DEROULE DE L'ETUDE DE SECURITE DES PN 6**
   - 2.1. METHODE DE L'ETUDE DE SECURITE DES PN 6
     - 2.1.1. Evaluation du niveau de risque de chaque PN et de la ligne 7
     - 2.1.2. Traitement des PN 7
     - 2.1.3. Suppression des PN 8
     - 2.1.4. Amélioration des PN conservés 17
     - 2.1.5. Les PN du tronçon circulé entre Jarville et Pont Saint Vincent 28
   - 2.2. PRESENTATION DES RESULTATS DE L'ETUDE DE SECURITE 30
     - 2.2.1. Niveaux de risques par PN 30
     - 2.2.2. Niveau de risque de la ligne 33
3. **CONCLUSION 33**
4. **ANNEXE 1 : CR DES DELIBERATIONS COMMUNALES 34**
5. **ANNEXE 2 : ANNEXE 1 DU GUIDE 021 COMPLETEE PAR DES DONNEES DU PROJET 34**

1. Contexte règlementaire et cadre de l'étude

1.1. Contexte réglementaire

Pour tout projet ayant pour objectif une reprise de circulation commerciale sur une ligne comportant des PN et nécessitant une AMS, une étude de sécurité spécifique aux PN doit être réalisée lorsque la suppression de tous les PN de la ligne rend irréalisable le projet de réouverture. Cette étude de sécurité doit être réalisée pour justifier l'amélioration (qualitative et quantitative) du niveau de sécurité des PN.
Ce document a pour objectif de présenter l'étude de sécurité des passages à niveau (PN) pour le projet de réaménagement de la ligne entre Jarville et Vittel au sens de la directive (UE) 2016/797. Cette étude a été réalisée conformément aux textes réglementaires suivants :

DIRECTIVES
[1] Directive (UE) 2016/797 - Directive du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne.
[2] Directive (UE) 2016/798 - Directive du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ;

REGLEMENTS
[3] Règlement (UE) n° 402/2013 - Règlement de la Commission du 30 avril 2013 - MSC « Évaluation et appréciation des risques »

DÉCRETS
[R4] Décret n° 2019-525 - Décret du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires.
[R5] Décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs.
[R6] Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
[R7] Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

ARRÊTÉS
[R8] Arrêté du 18 mars 1991 modifié, relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.
[R9] Arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire.
[10] Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

INSTRUCTION
[R11] Instruction interministérielle sur la signalisation routière (arrêté du 22 octobre 1963 relatif à la signalisation routière).

GUIDES
[R12] Guide [EPSF] à l'usage des demandeurs d'autorisation de mise en service d'installations fixes sur le système ferroviaire interopérable, référence Guide010, version 5 du 21 juillet 2020.
[R13] Guide [EPSF] Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau, référence Guide021, version 2 du 22 novembre 2023.

1.2. Zone de l'étude

Le projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne 14 est composé de différents tronçons identifiés dans le graphique suivant :

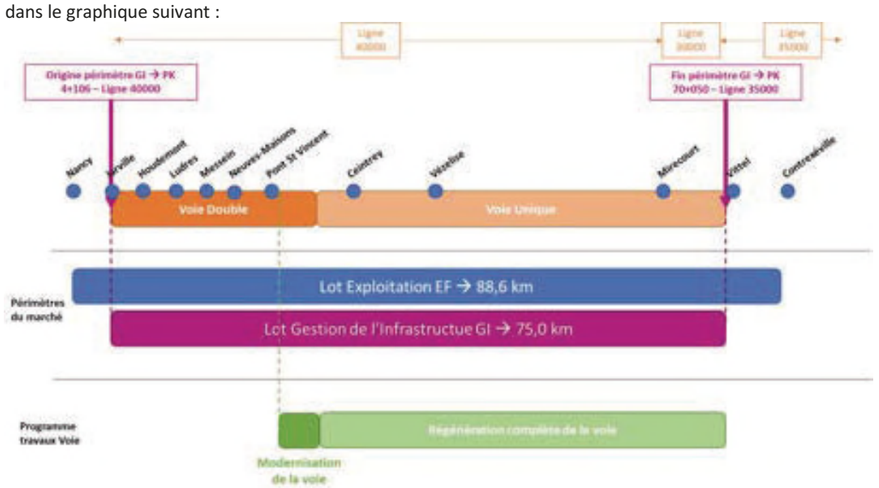


Schéma descriptif des zones du projet

Les travaux envisagés sont :
- Une modernisation de la voie sur le tronçon Pont Saint Vincent et Xeuilley ;
- Une régénération de voie sur le tronçon Xeuilley et Vittel.

Le projet constitue un réaménagement au sens de la directive (UE) 2016/797 et comporte la réouverture au trafic voyageurs le tronçon de la ligne entre **Jarville et Vittel**.
En application du guide EPSF [R12] « guide à l'usage des demandeurs d'AMS d'installations fixes sur le système ferroviaire interopérable » qui précise que « *Pour tout projet ayant pour objectif une reprise de circulation commerciale sur une ligne comportant des PN et nécessitant une AMS* » l'étude de sécurité aux PN doit être réalisée conformément au guide EPSF : Étude de sécurité aux passages à niveau pour les projets de réouverture de ligne et validée par un organisme d'évaluation de l'analyse des risques.
Le guide EPSF [R13] « Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau » est appliqué dans le cadre de la démarche de sécurité nécessaire à l'obtention de l'Autorisation de Mise en Service (AMS) pour la réouverture de la ligne au trafic voyageurs.

1.3. Données d'entrée

En complément des textes réglementaires, l'étude PN s'est appuyée sur les données d'entrée fournies par la région. Les principales données d'entrée utilisées pour cette étude sont les suivantes :

- Une annexe DCE V2 comprenant la liste des données des différentes variables de la méthode qualitative ainsi que le trafic 2035 à prendre en compte (VL, PL et modes actifs) ;
- Les CR des délibérations communales résultant du processus de concertation conduit par le porteur du projet « Région Grand Est » en tant que AOT sur le périmètre concerné ;

1.4. Objectifs de sécurité

Conformément à l'article 39 du décret n°2019-525 modifié, « Les systèmes et sous-systèmes sont conçus, réalisés, entretenus, exploités et modifiés de façon à garantir le maintien permanent de la sécurité ». Cette obligation engage le futur demandeur d'AMS, à la réalisation d'une démonstration mettant en œuvre une évaluation des risques.
Dans le cas particulier d'une évolution d'un système ou sous système compris dans le réseau ferré national exploité, le niveau global de sécurité du réseau ferré national doit rester au moins équivalent à celui existant avant l'évolution considérée.

En application des dispositions générales rappelées ci-dessus, **l'objectif de sécurité** est d'assurer pour les modifications du projet nécessitant une autorisation de mise en service un niveau de sécurité acceptable vis-à-vis des usagers, des personnels et des tiers ainsi que la protection de l'environnement, dans des conditions nominales ou raisonnablement prévisibles d'utilisation. Ce niveau de sécurité établi lors de la demande d'AMS devra être maintenu au cours du temps, notamment par la mise en œuvre de mesures d'exploitation et de maintenance.
À cet effet, et conformément au règlement (UE) n° 402/2013, la démonstration de la sécurité peut faire appel à trois principes d'acceptation des risques, utilisables de façon combinée pour un système donné, qui sont les suivants :

- **[MSC1]** l'application de règles de l'art,
- **[MSC2]** une comparaison avec des systèmes similaires existants pris comme référence,
- **[MSC3]** une estimation explicite des risques quantitative et/ou qualitative.

De plus, en application du « Guide à l'usage des demandeurs d'AMS d'installations fixes sur le système ferroviaire interopérable » de l'EPSF, **l'étude de sécurité** à réaliser selon la méthode présentée dans le guide 021 V2 « Méthode d'analyse des risques relatifs aux passages à niveau » de l'EPSF devra permettre de s'assurer respect des niveaux de sécurité de chaque passage à niveau et de l'ensemble de la ligne.
La présente étude de criticité étant basée sur les principes du guide 021 V2 de l'EPSF, elle est donc considérée de niveau MSC 1.
Cette étude de sécurité des PN sera annexée au dossier préliminaire de sécurité (DPS) du projet. Les éventuels aménagements des PN consécutivement aux résultats de l'étude seront décrits au stade du DPS.

Il est ainsi nécessaire de proposer des aménagements aux PN en fonction des résultats de **l'étude de sécurité** afin que le niveau de sécurité soit inférieur ou égal aux niveaux de sécurité de référence suivants :

- *Le niveau de risque résiduel de la ligne rouverte doit être inférieur à $3{,}3.10^{-4}$ décès par an et par kilomètre de ligne rouverte ; le niveau de risque résiduel est la somme des niveaux de risque des PN de la ligne ;*
- *Chaque PN ne doit pas présenter un niveau de risque supérieur à 5.10^{-3} décès par an.*

2. Déroulé de l'étude de sécurité des PN

2.1. Méthode de l'étude de sécurité des PN

Le guide 021 indique les modalités de traitement des PN. Afin de mener l'étude de sécurité comme il se doit, les étapes suivantes doivent être respectées (dans cet ordre) :

- Étudier la possibilité de suppression de l'ensemble des PN de la ligne ;
- Proposer des actions d'améliorations ferroviaires et/ou routières pour les PN conservés afin de respecter les niveaux de sécurité de référence imposés dans le Guide 021 ;
- Vérifier la conformité réglementaire des équipements routiers (signalisation routière…) et ferroviaires (téléphones…) pour chaque PN conservé ;

- Proposer des solutions d'améliorations complémentaires ferroviaires et/ou routières pour tous les PN dès que cela est nécessaire ou possible en précisant les gains en termes de niveau de sécurité et de régularité d'exploitation.

2.1.1. Evaluation du niveau de risque de chaque PN et de la ligne

Le guide 021 de l'EPSF a pour objectifs de proposer une formule d'évaluation et d'analyse des risques. Cette formule combine :

- **Une méthode qualitative** :

  Elle permet de déterminer le coefficient d'ajustement par PN à l'aide de la matrice de criticité et des diagnostics de sécurité routière des PN.

  La méthode qualitative doit être réalisée pour chaque PN afin de déterminer le coefficient d'ajustement.

  La méthode qualitative est utilisée pour ajuster l'occurrence du risque. Il est à noter que cette méthode s'applique pour les PN en agglomération, les PN hors agglomération et les PN de champs.

  La méthode qualitative est basée sur l'évaluation de 24 variables concernant les 5 familles suivantes :

  - Contexte environnemental ;
  - Géométrie du PN ;
  - Moments particuliers ;
  - Caractéristiques d'exploitation ;
  - Mode actif, Le volet « mode actif » est utilisé uniquement pour la famille des PN en agglomération.

  La définition des variables, la méthode d'attribution les coefficients, des pondérations ainsi que le calcul du score final pour chaque PN sont présentés dans la matrice de criticité en annexe I du guide 021.

- **Une méthode quantitative** :

  Elle permet d'évaluer le niveau de risque pour chaque PN ainsi que le niveau de risque de la ligne ferroviaire en calculant l'occurrence et la gravité.

Les étapes principales nécessaires aux calculs du niveau de risque pour chaque PN ainsi que le calcul du niveau de risque de la ligne ferroviaire sont présentées dans le tableau 3 du guide 021.

2.1.2. Traitement des PN

L'objectif de l'étude de sécurité est le respect des exigences du Guide 021 v2 de l'EPSF pour chaque PN et pour la ligne qui fera l'objet d'une demande d'autorisation pour la mise en service.

Pour une bonne appréciation des caractéristiques des PN et leurs environnements dans le but de proposer des actions d'aménagement adaptées au contexte de chaque PN, des visites de site ont été réalisées par l'équipe du projet et ont permis en particulier de :

- Apprécier l'état de l'infrastructure au droit des PN,
- Relever les différents équipements ferroviaires et routiers aux abords des PN,
- Apprécier l'état des dispositifs de drainage,
- Apprécier les éléments relatifs au contexte environnemental de chaque PN,

- Apprécier les conditions réelles de lisibilité et distances réelles de visibilité du PN en tant qu'automobiliste,
- Apprécier les risques de remontées de file et stationnement sur les PN,
- Apprécier les risques de survitesse lors de la traversée du PN,
- Apprécier les conditions réelles d'éblouissement,
- Apprécier l'existence d'interdiction de traversée d'un PN difficile ainsi que celle d'un itinéraire de déviation et les possibilités pour un PL d'opérer un demi-tour,
- Apprécier l'angle de la route avec le PN ainsi que la largeur de la chaussée au droit du PN et les comparer avec les données fournies par SNCF Réseau,
- Apprécier la géométrie réelle de la route ainsi que la présente de points singuliers à proximité du PN,
- Apprécier le trafic PL, TC et TE au droit des PN,
- Apprécier les aménagements relatifs aux modes actifs.

2.1.3. Suppression des PN

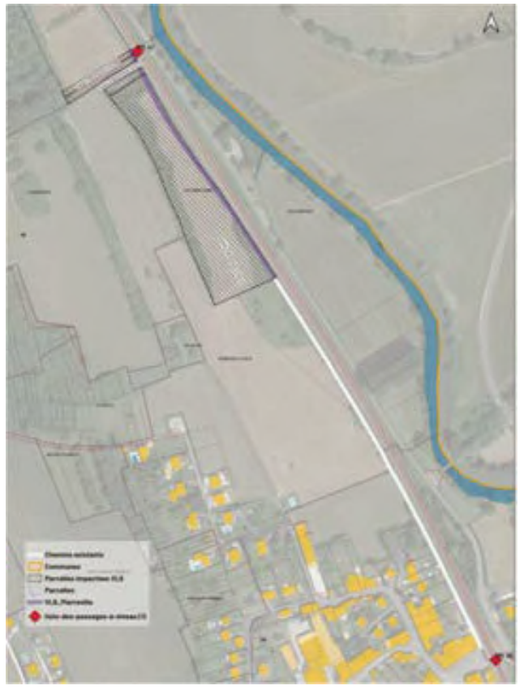
La fermeture des PN est conditionnée de l'avis favorable lors des délibérations des collectivités locales.

L'ensemble des comptes-rendus actant les avis favorables des collectivités locales ainsi que l'acceptation des solutions proposées pour l'aménagement des chemins existants ou la création des chemins alternatifs par le groupement permettant le report du trafic routier vers les PN adjacents sont disponibles en annexe de ce document.

Afin de réduire l'impact du projet sur la desserte routière des abords de la ligne, des déviations seront mises en place autour des passages à niveau qui seront fermés.

Le détail des passages à niveau fermés le long de la ligne ainsi que le détail des déviations prévues sont représentés dans le tableau suivant :

N° de PN	Contenu des travaux issus des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14.	Report de trafic
PN 37 - L040000 - PK 016+714	- Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; - Remise en état du chemin d'accès au bassin de rétention le long de la RD 330 sur une longueur de 1100 ml selon schéma joint (chemin propriété du Conseil Départemental du 54)	Report vers le PN40 pour les besoins agricoles
		
PN 43 bis - L040000 - PK 018+503	- Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; - Pose de 1200 m de clôtures rigides de part et d'autre de la voie.	S/O (piéton)
PN 47 - L040000 - PK 019+766	- Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; - Chemin à créer selon schéma joint. Utiliser le chemin rural existant le long de l'emprise. 6 m au début sur 50 m puis 4 m jusqu'au PN47 ; - Enterrer ligne EDF à l'entrée pour supprimer poteau.	Vers PN49

N° de PN	Contenu des travaux issus des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14.	Report de trafic
		
PN 58 - L040000 - PK 027+643	Démontage du PN et fermeture physique de son accès.	Vers PN57
PN 64 - L040000 - PK 031+224	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; Réfection des chemins existants selon schéma joint	Vers PN66

N° de PN	Contenu des travaux issus des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14.	Report de trafic
		
	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; Réfection des chemins existants selon schéma joint	Vers PN66
PN 65 - L040000 - PK 031+672		
PN 66 bis - L040000 - PK 032+959	Démontage du PN et fermeture physique de son accès. Réaménagement du chemin existant (chemin de Nancy) selon schéma ci-dessous.	Vers pont

N° de PN	Contenu des travaux issus des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14.	Report de trafic
		
	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; Création d'un cheminement piéton depuis la sortie du village le long de la RD et dans les emprises de la RD ; Création d'une voie de décélération pour accéder au chemin communal qui joignait le PN67.	Vers pont
PN 67 - L040000 - PK 033+513		
PN 69 - L040000 - PK 034+986	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ;	Vers PN70

N° de PN	Contenu des travaux issus des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14.	Report de trafic
	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; Aménagement des chemins existant et création d'une voirie agricole selon le schéma joint,	Vers PN76
PN 78 - L040000 - PK 039+239		
	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; Régénération voirie agricole 1175 m de long et 4 m de large.	Vers PN84
PN 82 - L040000 - PK 040+764		
PN 89 - L040000 - PK 043+391	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; Création d'une voirie agricole entre les deux chemins existant selon le schéma joint, avec aménagement des chemins existants	Vers PN88

N° de PN	Contenu des travaux issus des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14.	Report de trafic
		
PN 91 - L040000 - PK 044+624	Démontage du PN et fermeture physique de son accès.	Vers PN90
PN 93 - L040000 - PK 045+559	Démontage du PN et fermeture physique de son accès.	Vers PN92
PN 96 - L040000 - PK 048+027	Démontage du PN et fermeture physique de son accès. Aménagement des chemins agricoles existant.	Vers PN95
		
PN 97 - L040000 - PK 048+203	Démontage du PN et fermeture physique de son accès. Aménagement des chemins agricoles existant.	Vers PN95

N° de PN	Contenu des travaux issus des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étudeNova 14.	Report de trafic
		
PN 101 - L040000 - PK 050+667	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; Réfection du chemin existant vers le PN102.	Vers PN102
		
PN 105 - L040000 - PK 052+733	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; Echange de parcelle ; Pas de création de voiries,	Vers PN103
PN 112 - L040000 - PK 054+865	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; Négociation achat maison en cours ; Pas de création de VLT.	Vers PN113

N° de PN	Contenu des travaux issus des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14.	Report de trafic
PN 44 - L035000 - PK 076+232	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; Aménagement des chemins existant et création d'une voirie agricole selon le schéma joint,	Vers PN42
		
PN 43 - L035000 - PK 075+622	Démontage du PN et fermeture physique de son accès ; Aménagement des chemins existant et création d'une voirie agricole selon le schéma joint,	Vers PN42
		

Synthèse des PN supprimés avec les actions d'aménagement des déviations

Ces rétablissements sont principalement situés sur des parcelles agricoles et consistent soit :
- à régénérer des chemins existants,
- à construire de nouveaux chemins.

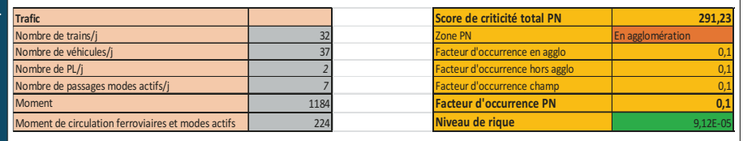
NB : Le report du trafic vers les PN adjacents a bien été pris en compte pour le calcul des moments des PN impactés.

2.1.4. Amélioration des PN conservés

Les PN qui ne peuvent pas être supprimés à cause notamment des avis défavorables des collectivités sont maintenus avec des propositions d'aménagements pour l'amélioration du niveau de sécurité.

Le détail des aménagements prévus sur chacun des passages à niveau maintenus sur la ligne est donné dans le tableau ci-après.

En vert figure les scores qui sont améliorés par les aménagements que nous créons.
Un passage à niveau figure en orange (PN66) car le passage de PN gardé à un PN de type SAL est considéré comme une dégradation du niveau de sécurité du point de vue du guide. Cela n'a toutefois qu'un impact minime sur le score global du passage à niveau et n'impacte pas le facteur d'occurrence associé.

N° de PN	Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14	Score PN avant aménagements	Score PN après aménagements
PN 34 - L040000 - PK 015+378	Passage d'un PN type CSA en PN type SAL 4 ; Travaux de remplacement des platelages ; Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs ; Mise en œuvre selon plan d'implantation du PN à venir ;	508.73 (0,15)	291,23 (1)
			

Trafic		Score de criticité total PN	291,23
Nombre de trains/j	32	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	37	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	2	Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Nombre de passages modes actifs/j	7	Facteur d'occurrence champ	0,1
Moment	1184	**Facteur d'occurrence PN**	**0,1**
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	224	**Niveau de rique**	9,12E-05

PN 35 - L040000 - PK 015+624	Passage d'un PN type SAL 2 en PN type SAL 4 ; Travaux de remplacement des platelages ; Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs ; Mise en œuvre des clôtures latérales ; Installation d'un dispositif de surveillance des installations pour ce PN avec un moment supérieur à 100000.	1072,07 (0,3)	799,07 (0,15)

Trafic		Score de criticité total PN	799,07
Nombre de trains/j	32	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	4127	Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Nombre de PL/j	61	Facteur d'occurrence hors agglo	0,2
Nombre de passages modes actifs/j	23	Facteur d'occurrence champ	0,2
Moment	132064	**Facteur d'occurrence PN**	**0,15**
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	736	**Niveau de rique**	6,07E-04

<table>
<tr><th>N° de PN</th><th>Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14</th><th>Score PN avant aménagements</th><th>Score PN après aménagements</th></tr>
<tr><td>PN 40 - L040000 - PK 017+602</td><td>

Passage d'un PN type SAL 2 en PN type SAL 4 ;
Travaux de remplacement des platelages ;
Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs ;
Mise en œuvre des clôtures latérales ;
Installation d'un dispositif de surveillance des installations pour ce PN avec un moment supérieur à 100000.
L'aménagement correspond à un carrefour sans voie de tourne à gauche sur la RD50, ce qui favorise la giration des poids lourds.

L'aménagement en section courante de la RD50 et 50 b est le suivant :

Chaussée bidirectionnelle de 3,30 m par voie
Accotement calcaire de 1,50 m

L'aménagement au niveau du carrefour est lui le suivant :

Chaussée bidirectionnelle de 3,50 m par voie
Bordure type I
Surlargeur béton de 1,50 m dans les rayons franchissables par les PL
Accotement calcaire de 1,50 m où il n'y a pas de surlargeur béton
Piste cyclable de 2,50 dans le délaissé de l'ancien tracé de la RD 50.



<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td><td></td><td>Score de criticité total PN</td><td>854,40</td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>32</td><td></td><td>Zone PN</td><td>En agglomération</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>3 686</td><td></td><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,2</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>73</td><td></td><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,3</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>200</td><td></td><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,3</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>117 952</td><td></td><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,2</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>6400</td><td></td><td>Niveau de risque</td><td>7,72E-04</td></tr>
</table>
</td><td>1163,06 (0,3)</td><td>854,40(0,2)</td></tr>
<tr><td>PN 43 - L040000 - PK 018+087</td><td>

Passage PN type SAL2 en type SAL4 ;
Travaux de remplacement des platelages ;
Élargissement platelage + prolongation trottoirs ;
Mise en œuvre de clôtures rigides selon plan d'implantation du PN à venir

</td><td>593,67 (0,15)</td><td>457,17 (0,1)</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>N° de PN</th><th>Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14</th><th>Score PN avant aménagements</th><th>Score PN après aménagements</th></tr>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td><td></td><td>Score de criticité total PN</td><td>457,17</td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>32</td><td></td><td>Zone PN</td><td>En agglomération</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>283</td><td></td><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>13</td><td></td><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>5</td><td></td><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>9056</td><td></td><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>160</td><td></td><td>Niveau de rique</td><td>1,66E-04</td></tr>
</table>
</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>PN 44 - L040000 - PK 018+874</td><td>

Création d'une voie d'évitement (structure départementale) 100 m de long et 3 m de large ;
Travaux de remplacement des platelages et élargissement à 18 m.

<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td><td></td><td>Score de criticité total PN</td><td>376,78</td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>32</td><td></td><td>Zone PN</td><td>Champ</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>91</td><td></td><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>4</td><td></td><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>?</td><td></td><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>2912</td><td></td><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>?</td><td></td><td>Niveau de rique</td><td>2,08E-04</td></tr>
</table>
</td><td>381,13 (0,15)</td><td>376,78 (0,15)</td></tr>
<tr><td>PN 49 - L040000 - PK 020+593</td><td>

Passage d'un PN type SAL2 en PN type SAL4 ;
Travaux de remplacement des platelages
Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs ;
Clôtures latérales à la voie ferrée.

<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td><td></td><td>Score de criticité total PN</td><td>554,07</td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>30</td><td></td><td>Zone PN</td><td>En agglomération</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>398</td><td></td><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>18</td><td></td><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>49</td><td></td><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>11 940</td><td></td><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>1 470</td><td></td><td>Niveau de risque</td><td>1,16E-03</td></tr>
</table>
</td><td>1264,57 (0,3)</td><td>554,07 (0,15)</td></tr>
<tr><td>PN 51 - L040000 - PK 022+397</td><td>

Travaux de remplacement des platelages ;
Mise en place de caméra de surveillance du PN.

<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td><td></td><td>Score de criticité total PN</td><td>371,03</td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>30</td><td></td><td>Zone PN</td><td>Hors agglomération</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>513</td><td></td><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>5</td><td></td><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>?</td><td></td><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>15 390</td><td></td><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>?</td><td></td><td>Niveau de rique</td><td>1,12E-03</td></tr>
</table>
</td><td>371,03 (0,15)</td><td>371,03 (0,15)</td></tr>
<tr><td>PN 53 - L040000 - PK 023+286</td><td>

Passage d'un PN type CSA en PN SAL2.
Travaux de remplacements de platelages.
Suppression des obstacles visuels pour l'amélioration de la lisibilité du PN.

<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td><td></td><td>Score de criticité total PN</td><td>298,53</td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>30</td><td></td><td>Zone PN</td><td>Champ</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>6</td><td></td><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>-</td><td></td><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>?</td><td></td><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>180</td><td></td><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>?</td><td></td><td>Niveau de risque</td><td>2,81E-05</td></tr>
</table>
</td><td>371,03 (0,15)</td><td>298,53 (0,1)</td></tr>
</table>

N° de PN	Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14	Score PN avant aménagements	Score PN après aménagements
PN 55 - L040000 - PK 024+184	Travaux de remplacement des platelages.	423,18 (0,2)	423,18 (0,15)
PN 56 - L040000 - PK 024+943	Passage d'un PN type SAL2 en PN type SAL4 ; Travaux de remplacement des platelages Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs ; Clôtures latérales à la voie ferrée ; Installation d'un dispositif de surveillance des installations pour ce PN avec un moment supérieur à 100000.	1012,57 (0,3)	853,57 (0,2)
PN 57 - L040000 - PK 027+299	Travaux de remplacement des platelages Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs ; Clôtures latérales à la voie ferrée.	456,56 (0,1)	408,56 (0,1)
PN 60 - L040000 - PK 028+571	Passage d'un PN de type CSA en PN type SAL2. Travaux de remplacement des platelages.	326,14 (0,15)	297,14 (0,1)
PN 62 - L040000 - PK 030+005	Travaux de remplacement des platelages. Mise en place de caméra de surveillance du PN.	330,45 (0,2)	330,45 (0,15)

Trafic		Score de criticité total PN	423,18
Nombre de trains/j	30	Zone PN	Champ
Nombre de véhicules/j	68	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	3	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j	?	Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	2 040	Facteur d'occurrence PN	0,15
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?	Niveau de risque	1,43E-04

Trafic		Score de criticité total PN	853,57
Nombre de trains/j	30	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	4 291	Facteur d'occurrence en agglo	0,2
Nombre de PL/j	120	Facteur d'occurrence hors agglo	0,3
Nombre de passages modes actifs/j	6	Facteur d'occurrence champ	0,3
Moment	128 730	Facteur d'occurrence PN	0,2
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	180	Niveau de risque	1,87E-03

Trafic		Score de criticité total PN	408,56
Nombre de trains/j	30	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	97	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	4	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j	3	Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	2 910	Facteur d'occurrence PN	0,1
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	90	Niveau de risque	5,18E-04

Trafic		Score de criticité total PN	297,14
Nombre de trains/j	30	Zone PN	Champ
Nombre de véhicules/j	79	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	4	Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Nombre de passages modes actifs/j	?	Facteur d'occurrence champ	0,1
Moment	2 370	Facteur d'occurrence PN	0,1
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?	Niveau de risque	1,33E-04

Trafic		Score de criticité total PN	330,45
Nombre de trains/j	30	Zone PN	Hors agglomération
Nombre de véhicules/j	275	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	3	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j	?	Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	8 250	Facteur d'occurrence PN	0,15
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?	Niveau de risque	8,73E-04

N° de PN	Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14	Score PN avant aménagements	Score PN après aménagements
PN 66 - L040000 - PK 032+320	Passage d'un PN de type gardé en PN type SAL2 ; Travaux de remplacement des platelages. **Nota :** un passage SAL2 est considéré comme moins sécurisé qu'un passage gardé du point de vue du guide 021. Ceci explique la légère dégradation du score.	354,57 (0,2)	376,32 (0,1)
PN 70 - L040000 - PK 035+547	Travaux de remplacement des platelages Élargissement des platelages Prolongation des trottoirs de chaque côté de la voie ferrée et de part et d'autre de celle-ci s'étendant de 15m en amont et 15m en aval ; transition plate à la traversée de la voie ferrée.	461,47 (0,1)	445,47 (0,1)
PN 71 - L040000 - PK 036+139	Passage d'un PN de type CSA en PN type SAL2 ; Travaux de remplacement des platelages.	249,30 (0,1)	220,30 (0,1)
PN 72 - L040000 - PK 036+680	Passage d'un PN de type SAL2 en PN type SAL4 ; Travaux de remplacement des platelages.	454,35 (0,15)	439,85 (0,15)
PN 74 - L040000 - PK 037+943	Travaux de remplacement des platelages ; Passerelle à bovins (largeur 3 m, pente max 15%). Mise en place de caméra de surveillance du PN.	373,18 (0,15)	373,18 (0,15)

Trafic		Score de criticité total PN	376,32
Nombre de trains/j	30	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	97	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	4	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j	6	Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	2 910	Facteur d'occurrence PN	0,1
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	180	Niveau de risque	5,18E-04

Trafic		Score de criticité total PN	445,47
Nombre de trains/j	30	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	97	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	4	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j	7	Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	2 910	Facteur d'occurrence PN	0,1
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	210	Niveau de risque	5,18E-04

Trafic		Score de criticité total PN	220,30
Nombre de trains/j	93	Zone PN	Champ
Nombre de véhicules/j	6	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	-	Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Nombre de passages modes actifs/j	?	Facteur d'occurrence champ	0,1
Moment	180	Facteur d'occurrence PN	0,1
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?	Niveau de risque	1,43E-04

Trafic		Score de criticité total PN	439,85
Nombre de trains/j	30	Zone PN	Hors agglomération
Nombre de véhicules/j	310	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	8	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j	?	Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	9 300	Facteur d'occurrence PN	0,15
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?	Niveau de risque	9,15E-04

N° de PN	Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14	Score PN avant aménagements	Score PN après aménagements
PN 76 - L040000 - PK 038+392	Travaux de remplacement des platelages ; Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs. Mise en place de caméra de surveillance du PN.	653,63 (0,15)	497,63 (0,1)
PN 80 - L040000 - PK 039+941	Travaux de remplacement des platelages. Mise en place de caméra de surveillance du PN.	366,64 (0,2)	366,64 (0,15)
PN 84 - L040000 - PK 041+295	Travaux de remplacement des platelages.	299,28 (0,2)	299,28 (0,1)
PN 86 - L040000 - PK 041+945	Passage d'un PN de type CSA en PN type SAL2 ; Travaux de remplacement des platelages.	272,47 (0,1)	243,47 (0,1)

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	313
Nombre de PL/j	24
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	9 390
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	373,18
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	9,19E-04

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	1 008
Nombre de PL/j	18
Nombre de passages modes actifs/j	15
Moment	30 240
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	450

Score de criticité total PN	497,63
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,04E-03

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	108
Nombre de PL/j	5
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	3 240
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	366,64
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	2,41E-04

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	97
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	2 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	299,28
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,50E-04

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	9
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	270
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	243,47
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,19E-04

N° de PN	Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14	Score PN avant aménagements	Score PN après aménagements
PN 88 - L040000 - PK 043+059	Travaux de remplacement des platelages ; Élargissement des platelages ; Prolongation des trottoirs de chaque côté de la voie ferrée et de part et d'autre de celle-ci s'étendant de 15m en amont et 15m en aval ; transition plate à la traversée de la voie ferrée Mise en place de caméras de surveillance du PN,	703,62 (0,15)	486,82 (0,1)
PN 90 - L040000 - PK 043+682	Travaux de remplacement des platelages. Mise en place de caméra de surveillance du PN.	334,07 (0,15)	334,07 (0,15)
PN 92 - L040000 - PK 045+245	Passage d'un PN de type CSA en PN type SAL2 ; Travaux de remplacement des platelages.	313,10 (0,15)	284,10 (0,1)
PN 94 - L040000 - PK 046+413	Passage d'un PN de type CSA en PN type SAL2 ; Travaux de remplacement des platelages.	301,46 (0,15)	272,46 (0,1)
PN 95 - L040000 - PK 047+387	Travaux de remplacement des platelages.	265,20 (0,2)	265,20 (0,1)

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	418
Nombre de PL/j	18
Nombre de passages modes actifs/j	9
Moment	12 540
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	270

Score de criticité total PN	486,82
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	7,62E-04

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	161
Nombre de PL/j	5
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	4 830
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	334,07
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	2,93E-04

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	19
Nombre de PL/j	1
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	570
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	284,10
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	5,38E-05

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	28
Nombre de PL/j	1
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	840
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	272,46
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	8,93E-05

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	53
Nombre de PL/j	2
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	1 590
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	265,20
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	9,99E-05

N° de PN	Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14	Score PN avant aménagements	Score PN après aménagements
PN 98 - L040000 - PK 049+202	Passage d'un PN de type CSA en PN type SAL2 ; Travaux de remplacement des platelages ; Barrières barrant la totalité du chemin complétées de filet ; Mise en œuvre de clôtures rigides selon le plan d'implantation à venir.	231,18 (0,1)	202,18 (0,1)
PN 99 - L040000 - PK 049+803	Travaux de remplacement des platelages ; Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs. Mise en place de caméra de surveillance du PN.	505,81 (0,2)	349,81 (0,1)
PN 102 - L040000 - PK 051+307	Travaux de remplacement des platelages.	314,48 (0,15)	314,48 (0,15)
PN 103 - L040000 - PK 051+721	Passage d'un PN de type CSA en PN type SAL2 ; Travaux de remplacement des platelages.	318,13 (0,15)	289,13 (0,1)
PN 109 - L040000 - PK 054+318	Travaux de remplacement des platelages. Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs ; Clôtures encadrantes + latérale à la voie ferrée côté nord-ouest ; Ajout d'un panneau "Interdiction de tourner" au niveau du PN110 ; Mettre le PN 109 en sens unique ; Mise en place une ligne continue sur une portion de la D413 ; Mise en place de caméra de surveillance du PN	689,884 (0,15)	317,96 (0,1)

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	180
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	202,18
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	2,69E-05

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	297
Nombre de PL/j	18
Nombre de passages modes actifs/j	4
Moment	8 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	120

Score de criticité total PN	349,81
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	6,86E-04

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	36
Nombre de PL/j	2
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	1 080
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	314,48
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,19E-04

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	12
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	360
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	289,13
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	4,33E-05

N° de PN	Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14	Score PN avant aménagements	Score PN après aménagements
			
PN 110 - L040000 - PK 054+362	Travaux de remplacement des platelages. Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs ; Clôtures encadrantes + latérale à la voie ferrée côté nord-ouest ; Ajout d'un panneau "Interdiction de tourner" au niveau du PN110 ; Mettre le PN 109 en sens unique ; Mise en place une ligne continue sur une portion de la D413 ; Mise en place de caméra de surveillance du PN	1149,93 (0,3)	412,97 (0,1)

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	170
Nombre de PL/j	8
Nombre de passages modes actifs/j	12
Moment	5 100
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	360

Score de criticité total PN	317,96
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,39E-04

<table>
<tr><th>N° de PN</th><th>Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14</th><th>Score PN avant aménagements</th><th>Score PN après aménagements</th></tr>
<tr><td></td><td> 

<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>30</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>8 953</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>501</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>7</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>268 590</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>210</td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>Score de criticité total PN</td><td>412,97</td></tr>
<tr><td>Zone PN</td><td>En agglomération</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Niveau de risque</td><td>5,46E-04</td></tr>
</table></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>PN 113 - L040000 - PK 055+278</td><td>Passage d'un PN type SAL2 en PN type SAL4 ;
Travaux de remplacement des platelages ;
Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs.
Clôtures latérales à la voie ferrée côté nord-ouest et nord-est ;
Installation d'un dispositif de surveillance des installations pour ce PN avec un moment supérieur à 100000.<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>30</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>8 959</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>501</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>28</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>268 770</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>840</td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>Score de criticité total PN</td><td>669,47</td></tr>
<tr><td>Zone PN</td><td>En agglomération</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,2</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,2</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Niveau de risque</td><td>1,91E-03</td></tr>
</table></td><td>1092,11
(0,3)</td><td>669,47 (0,15)</td></tr>
<tr><td>PN 66 - L030000 - PK 095+139</td><td>Passage d'un PN type SAL2 en PN type SAL4 ;
Travaux de remplacement des platelages ;
Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs.<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>34</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>1 099</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>49</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>13</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>37 366</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>442</td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>Score de criticité total PN</td><td>457,94</td></tr>
<tr><td>Zone PN</td><td>En agglomération</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Niveau de risque</td><td>6,31E-04</td></tr>
</table></td><td>660,94
(0,15)</td><td>457,94 (0,1)</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>N° de PN</th><th>Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14</th><th>Score PN avant aménagements</th><th>Score PN après aménagements</th></tr>
<tr><td>PN 67 - L030000 - PK 096+390</td><td>Passage d'un PN type SAL2 en PN type SAL4 ;
Travaux de remplacement des platelages ;
Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs.<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>34</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>453</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>20</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>28</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>15 402</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>952</td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>Score de criticité total PN</td><td>467,24</td></tr>
<tr><td>Zone PN</td><td>En agglomération</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Niveau de risque</td><td>4,67E-04</td></tr>
</table></td><td>844,24
(0,2)</td><td>467,24 (0,1)</td></tr>
<tr><td>PN 68 - L030000 - PK 097+786</td><td>Passage d'un PN type SAL2 en PN type SAL4 ;
Travaux de remplacement des platelages ;
Élargissement des platelages et prolongation des trottoirs ;
Clôtures latérales à la voie ferrée ;
Installation d'un dispositif de surveillance des installations pour ce PN avec un moment supérieur à 100000.<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>34</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>5 606</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>225</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>26</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>190 604</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>884</td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>Score de criticité total PN</td><td>581,07</td></tr>
<tr><td>Zone PN</td><td>En agglomération</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Niveau de risque</td><td>1,65E-03</td></tr>
</table></td><td>958,07
(0,2)</td><td>581,07 (0,15)</td></tr>
<tr><td>PN 52 - L035000 - PK 083+315</td><td>Travaux de remplacement des platelages.<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>34</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>6</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>-</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>?</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>204</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>?</td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>Score de criticité total PN</td><td>303,60</td></tr>
<tr><td>Zone PN</td><td>Champ</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,15</td></tr>
<tr><td>Niveau de risque</td><td>4,09E-06</td></tr>
</table></td><td>303,60
(0,2)</td><td>303,60
(0,15)</td></tr>
<tr><td>PN 50 - L035000 - PK 082+179</td><td>Travaux de remplacement des platelages.<table>
<tr><td>Trafic</td><td></td></tr>
<tr><td>Nombre de trains/j</td><td>34</td></tr>
<tr><td>Nombre de véhicules/j</td><td>17</td></tr>
<tr><td>Nombre de PL/j</td><td>1</td></tr>
<tr><td>Nombre de passages modes actifs/j</td><td>?</td></tr>
<tr><td>Moment</td><td>578</td></tr>
<tr><td>Moment de circulation ferroviaires et modes actifs</td><td>?</td></tr>
</table>
<table>
<tr><td>Score de criticité total PN</td><td>270,29</td></tr>
<tr><td>Zone PN</td><td>Champ</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence en agglo</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence hors agglo</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence champ</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Facteur d'occurrence PN</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>Niveau de risque</td><td>5,26E-05</td></tr>
</table></td><td>270,29
(0,2)</td><td>270,29
(0,1)</td></tr>
<tr><td>PN 49 - L035000 - PK 081+260</td><td>Travaux de remplacement des platelages.</td><td>288,40
(0,2)</td><td>288,40
(0,1)</td></tr>
</table>

N° de PN	Contenu des travaux issu des principes retenus en phase de concertation et issus de l'étude Nova 14	Score PN avant aménagements	Score PN après aménagements
PN 45 - L035000 - PK 078+789	Travaux de remplacement des platelages.	353,61 (0,2)	353,61 (0,15)
PN 42 - L035000 - PK 075+105	Passage d'un PN de type CSA en PN type SAL2 ; Travaux de remplacement des platelages.	238,42 (0,2)	209,42 (0,1)
PN 41 - L035000 - PK 073+068	Travaux de remplacement des platelages. Mise en place de caméras de surveillance du PN.	348,50 (0,2)	348,50 (0,15)

Trafic		Score de criticité total PN	288,40
Nombre de trains/j	34	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	28	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	1	Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Nombre de passages modes actifs/j	?	Facteur d'occurrence champ	0,1
Moment	952	Facteur d'occurrence PN	0,1
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?	Niveau de risque	3,96E-04

Trafic		Score de criticité total PN	353,61
Nombre de trains/j	34	Zone PN	Champ
Nombre de véhicules/j	6	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	-	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j	?	Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	204	Facteur d'occurrence PN	0,15
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?	Niveau de risque	4,21E-05

Trafic		Score de criticité total PN	234,80
Nombre de trains/j	34	Zone PN	Champ
Nombre de véhicules/j	6	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	-	Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Nombre de passages modes actifs/j	?	Facteur d'occurrence champ	0,1
Moment	204	Facteur d'occurrence PN	0,1
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?	Niveau de rique	2,81E-05

Trafic		Score de criticité total PN	348,50
Nombre de trains/j	34	Zone PN	Champ
Nombre de véhicules/j	113	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	5	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j	?	Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	3 842	Facteur d'occurrence PN	0,15
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?	Niveau de risque	2,47E-04

Synthèse des actions d'aménagement avec l'impact sur le score des PN conservés

2.1.5. Les PN du tronçon circulé entre Jarville et Pont Saint Vincent

Dans le tableau suivant, les niveaux de risque des PN sur le tronçon circulé entre Jarville et Pont Saint Vincent, pas concerné par l'opération de réaménagement des infrastructures ferroviaires, sont calculés.
En effet, ces PN sont toujours en exploitation, les niveaux de risque sont donc calculés avec les caractéristiques des PN dans l'état actuel des infrastructures présentes avec les données d'exploitations du projet NOVA14.

N° de PN	Description des PN circulés	Score PN avant aménagements	Score PN après aménagements
PN 05 - L040000 - PK 002+0006	PN type piéton ;	xxx	xxx
	Les passages à niveau de type piéton ne sont pas pris en compte dans le calcul des niveaux de risques de la ligne avec la méthode du Guide 021.		
	PN type SAL 2 ;	492,34 (0,1)	492,34 (0,1)

N° de PN	Description des PN circulés	Score PN avant aménagements	Score PN après aménagements
PN 14 - L040000 - PK 007+0843	PN type SAL 2 ;	525,9 (0,15)	525,9 (0,15)
PN 15 - L040000 - PK 009+0045	PN type SAL 2 ;	372,48 (0,15)	372,48 (0,15)
PN 18 - L040000 - PK 009+0583	PN type piéton ;	xxx	xxx
	Les passages à niveau de type piéton ne sont pas pris en compte dans le calcul des niveaux de risques de la ligne avec la méthode du Guide 021		
PN 21 - L040000 - PK 009+0583	PN type SAL 2 ;	591,12 (0,12)	591,12 (0,12)
PN 23 - L040000 - PK 009+0583	PN type piéton ;		
	Les passages à niveau de type piéton ne sont pas pris en compte dans le calcul des niveaux de risques de la ligne avec la méthode du Guide 021		
PN 25 - L040000 - PK 009+0583	PN type SAL 2 ;	589,48 (0.15)	589,48 (0.15)
PN 30 - L040000 - PK 009+0583	Passage d'un PN type SAL 2 ;	701,22 (0,15)	701,22 (0,15)

Trafic		Score de criticité total PN	492,34
Nombre de trains/j	60	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	600	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	2	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j	7	Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	36000	Facteur d'occurrence PN	0,1
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	420	Niveau de rique	6,23E-04

Trafic		Score de criticité total PN	525,9
Nombre de trains/j	60	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	180	Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Nombre de PL/j	0	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j		Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	10800	Facteur d'occurrence PN	0,15
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0	Niveau de rique	6,24E-04

Trafic		Score de criticité total PN	372,48
Nombre de trains/j	60	Zone PN	Hors agglomération
Nombre de véhicules/j	11	Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Nombre de PL/j	0	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j		Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	660	Facteur d'occurrence PN	0,15
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0	Niveau de rique	3,11E-04

Trafic		Score de criticité total PN	591,12
Nombre de trains/j	60	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	190	Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Nombre de PL/j	0	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j		Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	11400	Facteur d'occurrence PN	0,15
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0	Niveau de rique	6,35E-04

Trafic		Score de criticité total PN	589,48
Nombre de trains/j	60	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	37	Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Nombre de PL/j	0	Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Nombre de passages modes actifs/j		Facteur d'occurrence champ	0,15
Moment	2220	Facteur d'occurrence PN	0,15
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0	Niveau de rique	3,89E-04

Trafic		Score de criticité total PN	701,22
Nombre de trains/j	60	Zone PN	En agglomération
Nombre de véhicules/j	250	Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Nombre de PL/j	0	Facteur d'occurrence hors agglo	0,2
Nombre de passages modes actifs/j		Facteur d'occurrence champ	0,2
Moment	15000	Facteur d'occurrence PN	0,15
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0	Niveau de rique	6,95E-04

Synthèse du calcul des niveaux de risques pour les PN circulés (tronçon Jarville – Pont St Vinsent)

2.2. Présentation des résultats de l'étude de sécurité

Les tableaux de synthèse présentés ci-dessous reprennent l'ensemble des PN pour identifier leur niveau de risque en situation cible avec les aménagements prévus, leurs coefficients d'ajustement ainsi que toutes les données utilisées pour le calcul des niveaux de risque.

2.2.1. Niveaux de risques par PN

N° PN	Type	PN Fermé (=0) ou maintenu (=1)	Variable retenue (Vitesse)	Nombre de train	Nombre de véhicule moyen journalier 2035 sans aménagement	Nombre de véhicules moyen journalier	Nombre de voie(s)	Moment	Occurrence	Score	Facteur de l'occurrence	Occurrence ajustée	Gravité	Risque
PN 05 - L040000 - PK 02+006	En agglomération	1	90	60	0	-	2	-	-	457,140	0,100	-	0,248	0,00E+00
PN 10 - L040000 - PK 04+142	En agglomération	1	90	60	720	720	2	43 200	0,024	492,340	0,100	0,002	0,248	6,02E-04
PN 14 - L040000 - PK 07+843	En agglomération	1	90	60	216	216	2	12 960	0,018	525,900	0,150	0,003	0,248	6,62E-04
PN 15 - L040000 - PK 09+045	Hors agglomération	1	90	60	14	14	2	840	0,009	372,480	0,150	0,001	0,244	3,37E-04
PN 18 - L040000 - PK 09+583	Hors agglomération	1	90	60	0	-	2	-	-	372,480	0,150	-	0,244	0,00E+00
PN 21 - L040000 - PK 09+917	En agglomération	1	90	60	228	228	2	13 680	0,018	591,120	0,150	0,003	0,248	6,74E-04
PN 23 - L040000 - PK 10+218	En agglomération	1	90	60	0	-	2	-	-	512,870	0,150	-	0,248	0,00E+00
PN 25 - L040000 - PK 10+469	En agglomération	1	90	60	45	45	2	2 700	0,011	589,480	0,150	0,002	0,248	4,11E-04
PN 30 - L040000 - PK 11+504	En agglomération	1	90	60	300	300	2	18 000	0,020	701,220	0,150	0,003	0,248	7,38E-04
PN 34 - L040000 - PK 015+378	En agglomération	1	80	32	45	45	2	1 440	0,009	291,230	0,100	0,001	0,107	9,60E-05
PN 35 - L040000 - PK 015+624	En agglomération	1	80	32	4120	4 127	2	132 064	0,038	799,070	0,150	0,006	0,107	6,07E-04
PN 40 - L040000 - PK 017+602	En agglomération	1	80	32	3686	3 686	2	117 952	0,036	826,860	0,200	0,007	0,107	7,72E-04
PN 43 - L040000 - PK 018+087	En agglomération	1	80	32	283	283	2	9 056	0,016	457,170	0,100	0,002	0,107	1,66E-04
PN 44 - L040000 - PK 018+874	Champ	1	110	32	91	91	2	2 912	0,005	376,780	0,150	0,001	0,268	2,08E-04
PN 49 - L040000 - PK 020+593	En agglomération	1	115	30	396	398	2	11 940	0,018	554,070	0,150	0,003	0,425	1,16E-03
PN 51 - L040000 - PK 022+397	Hors agglomération	1	115	30	513	513	2	15 390	0,029	371,030	0,150	0,004	0,259	1,12E-03
PN 53 - L040000 - PK 023+286	Champ	1	115	30	6	6	2	180	0,001	298,530	0,100	0,000	0,281	2,81E-05
PN 55 - L040000 - PK 024+184	Champ	1	90	30	68	68	2	2 040	0,004	423,180	0,150	0,001	0,220	1,43E-04
PN 56 - L040000 - PK 024+943	En agglomération	1	90	30	4291	4 291	1	128 730	0,038	853,570	0,200	0,008	0,248	1,87E-03
PN 57 - L040000 - PK 027+299	En agglomération	1	115	30	91	97	1	2 910	0,012	408,560	0,100	0,001	0,425	5,18E-04
PN 60 - L040000 - PK 028+571	Champ	1	115	30	79	79	1	2 370	0,005	297,140	0,100	0,000	0,281	1,33E-04
PN 62 - L040000 - PK 030+005	Hors agglomération	1	115	30	275	275	1	8 250	0,022	330,450	0,150	0,003	0,259	8,73E-04
PN 66 - L040000 - PK 032+320	En agglomération	1	115	30	85	97	1	2 910	0,012	376,320	0,100	0,001	0,425	5,18E-04
PN 70 - L040000 - PK 035+547	En agglomération	1	115	30	91	97	1	2 910	0,012	445,470	0,100	0,001	0,425	5,18E-04
PN 71 - L040000 - PK 036+139	Champ	1	115	30	6	6	1	180	0,001	220,300	0,100	0,000	0,281	2,81E-05
PN 72 - L040000 - PK 036+680	Hors agglomération	1	115	30	310	310	1	9 300	0,024	439,850	0,150	0,004	0,259	9,15E-04
PN 74 - L040000 - PK 037+943	Hors agglomération	1	115	30	313	313	1	9 390	0,024	373,180	0,150	0,004	0,259	9,19E-04
PN 76 - L040000 - PK 038+392	En agglomération	1	115	30	1002	1 008	1	30 240	0,025	497,630	0,100	0,002	0,425	1,04E-03
PN 80 - L040000 - PK 039+941	Champ	1	115	30	108	108	1	3 240	0,006	366,640	0,150	0,001	0,281	2,41E-04
PN 84 - L040000 - PK 041+295	Champ	1	115	30	91	97	1	2 910	0,005	299,280	0,100	0,001	0,281	1,50E-04
PN 86 - L040000 - PK 041+945	Champ	1	115	30	9	9	1	270	0,001	243,470	0,100	0,000	0,281	3,59E-05
PN 88 - L040000 - PK 043+059	En agglomération	1	110	30	412	418	1	12 540	0,018	486,820	0,100	0,002	0,415	7,62E-04
PN 90 - L040000 - PK 043+682	Champ	1	110	30	159	161	1	4 830	0,007	334,070	0,150	0,001	0,268	2,93E-04
PN 92 - L040000 - PK 045+245	Champ	1	110	30	17	19	1	570	0,002	284,100	0,100	0,000	0,268	5,38E-05
PN 94 - L040000 - PK 046+413	Champ	1	110	30	28	28	1	840	0,003	272,460	0,100	0,000	0,268	6,80E-05
PN 95 - L040000 - PK 047+387	Champ	1	110	30	45	53	1	1 590	0,004	265,200	0,100	0,000	0,268	9,99E-05
PN 98 - L040000 - PK 049+202	Champ	1	110	30	6	6	1	180	0,001	202,180	0,100	0,000	0,268	2,69E-05
PN 99 - L040000 - PK 049+803	En agglomération	1	110	30	297	297	1	8 910	0,017	349,810	0,100	0,002	0,415	6,86E-04
PN 102 - L040000 - PK 051+307	Champ	1	110	30	34	36	1	1 080	0,003	314,480	0,150	0,000	0,268	1,19E-04
PN 103 - L040000 - PK 051+721	Champ	1	110	30	6	12	1	360	0,002	289,130	0,100	0,000	0,268	4,08E-05
PN 109 - L040000 - PK 054+318	En agglomération	1	80	30	170	170	1	5 100	0,013	317,960	0,100	0,001	0,107	1,39E-04
PN 110 - L040000 - PK 054+362	En agglomération	1	80	30	8953	8 953	1	268 590	0,051	413,690	0,100	0,005	0,107	5,46E-04
PN 113 - L040000 - PK 055+278	En agglomération	1	90	30	8953	8 959	1	268 770	0,051	669,470	0,150	0,008	0,248	1,91E-03
PN 66 - L030000 - PK 095+139	En agglomération	1	90	34	1099	1 099	1	37 366	0,025	457,940	0,100	0,003	0,248	6,31E-04
PN 67 - L030000 - PK 096+390	En agglomération	1	90	34	453	453	1	15 402	0,019	467,240	0,100	0,002	0,248	4,67E-04
PN 68 - L030000 - PK 097+786	En agglomération	1	90	34	5606	5 606	1	190 604	0,044	581,070	0,150	0,007	0,248	1,65E-03
PN 52 - L035000 - PK 083+315	Champ	1	110	34	6	6	1	204	0,001	303,600	0,150	0,000	0,268	4,03E-05
PN 50 - L035000 - PK 082+179	Champ	1	115	34	17	17	1	578	0,002	270,290	0,100	0,000	0,281	5,26E-05
PN 49 - L035000 - PK 081+260	En agglomération	1	115	34	28	28	1	952	0,009	288,400	0,100	0,001	0,425	3,96E-04
PN 45 - L035000 - PK 078+789	Champ	1	115	34	6	6	1	204	0,001	353,610	0,150	0,000	0,281	4,21E-05
PN 42 - L035000 - PK 075+105	Champ	1	115	34	6	6	1	204	0,001	234,800	0,100	0,000	0,281	2,81E-05
PN 41 - L035000 - PK 073+068	Champ	1	115	34	113	113	1	3 842	0,006	348,500	0,150	0,001	0,281	2,47E-04

Synthèse du calcul du niveau de risque pour les PN conservés

N° PN	Type	PN Fermé (=0) ou maintenu (=1)	Variable retenue (Vitesse)	Nombre de train	Nombre de véhicule moyen journalier 2035 sans aménagement	Nombre de véhicules moyen journalier	Nombre de voie(s)	Moment	Occurrence	Score	Facteur de l'occurrence	Occurrence ajustée	Gravité	Risque
PN 37 - L040000 - PK 016+714	Champ	0	115	32	7	-	2	-	-	372,420	0,150	-	0,281	0,00E+00
PN 43 bis - L040000 - PK 018+503	Privé	0	110	32	0	-	2	-	-	213,790	0,075	-	0,258	0,00E+00
PN 47 - L040000 - PK 019+766	Champ	0	115	30	2	-	2	-	-	439,090	0,150	-	0,281	0,00E+00
PN 58 - L040000 - PK 027+643	Champ	0	100	30	6	-	1	-	-	268,820	0,100	-	0,244	0,00E+00
PN 64 - L040000 - PK 031+224	Champ	0	115	30	6	-	1	-	-	212,320	0,100	-	0,281	0,00E+00
PN 65 - L040000 - PK 031+672	Champ	0	115	30	6	-	1	-	-	209,420	0,100	-	0,281	0,00E+00
PN 66 bis - L040000 - PK 032+959	Champ	0	115	30	7	-	1	-	-	212,320	0,100	-	0,281	0,00E+00
PN 67 - L040000 - PK 033+513	Champ	0	115	30	17	-	1	-	-	250,740	0,100	-	0,281	0,00E+00
PN 69 - L040000 - PK 034+986	Champ	0	115	30	6	-	1	-	-	247,080	0,100	-	0,281	0,00E+00
PN 78 - L040000 - PK 039+239	Champ	0	115	30	6	-	1	-	-	317,370	0,150	-	0,281	0,00E+00
PN 82 - L040000 - PK 040+764	Champ	0	115	30	6	-	1	-	-	223,900	0,100	-	0,281	0,00E+00
PN 89 - L040000 - PK 043+391	Champ	0	110	30	6	-	1	-	-	215,220	0,100	-	0,268	0,00E+00
PN 91 - L040000 - PK 044+624	Champ	0	110	30	2	-	1	-	-	261,610	0,100	-	0,268	0,00E+00
PN 93 - L040000 - PK 045+559	Champ	0	110	30	2	-	1	-	-	229,730	0,100	-	0,268	0,00E+00
PN 96 - L040000 - PK 048+027	Champ	0	110	30	6	-	1	-	-	257,250	0,100	-	0,268	0,00E+00
PN 97 - L040000 - PK 048+203	Champ	0	110	30	2	-	1	-	-	270,310	0,100	-	0,268	0,00E+00
PN 101 - L040000 - PK 050+667	Hors agglomération	0	110	30	2	-	1	-	-	254,360	0,100	-	0,254	0,00E+00
PN 105 - L040000 - PK 052+733	Champ	0	110	30	6	-	1	-	-	289,130	0,100	-	0,268	0,00E+00
PN 112 - L040000 - PK 054+865	Champ	0	90	30	6	-	1	-	-	301,420	0,150	-	0,220	0,00E+00
PN 44 - L035000 - PK 074+232	Champ	0	115	34	6	-	1	-	-	243,500	0,100	-	0,281	0,00E+00
PN 43 - L035000 - PK 075+622	Champ	0	115	34	6	6	1	-	-	209,420	0,100	-	0,281	0,00E+00

2.2.2. Niveau de risque de la ligne

Le périmètre de l'étude concerne la ligne entre **Jarville et Vittel** d'une longueur de 77.9 km.

Le niveau de risque résiduel de la ligne rouverte est le reste de la division de la somme des niveaux de risque des PN par la longueur de la ligne ferroviaire.

Le niveau de risque de la ligne est donc **3,05 10^{-4}** décès par an et par kilomètre de ligne rouverte.

3. Conclusion

Les données d'entrée utilisées pour réaliser l'évaluation des différentes variables de la méthode qualitative et le trafic 2035 à prendre en compte (VL, PL et modes actifs) sont fournies par la région Grand-Est ainsi que les CR des délibérations communales résultant du processus de concertation conduit par le porteur du projet « Région Grand Est » en tant qu'AOT sur le périmètre concerné.

Les visites terrains et les données récoltées auprès de différentes entités concernées (conditions climatiques, transports exceptionnels, sites SEVESO, transports en commun) ont permis de consolider et d'actualiser les données fournies.

Les résultats de l'étude de sécurité ont conduit aux décisions suivantes :

- 19 passages à niveau de type Croix de Saint-André fermés ;
- 1 passage à niveau de type piéton fermé ;
- 1 passage à niveau de type SAL 2 fermé ;
- 9 passages à niveau de type Croix de Saint-André transformés en SAL 2 ;
- 1 passage à niveau de type Croix de Saint-André transformés en SAL 4 ;
- 1 passage à niveau de type gardé transformé en SAL 2 ;
- 11 passages à niveau de type SAL 2 transformés en SAL 4 ;
- 21 passages à niveau de type SAL 2 maintenus en SAL 2 ;

Par ailleurs, parmi ces 64 passages à niveau sur le tronçon objet l'opération de réaménagement des infrastructures ferroviaires, 16 passages à niveau en agglomération et 1 passage à niveau hors agglomération (PN40) sont traités au niveau des modes actifs pour abaisser leur facteur d'occurrence et être en cohérence avec les obligations réglementaires conformément aux décrets 2006-1657/1658 et l'arrêté du 15 janvier 2007, initiés par la loi du 11 février 2005 et relatifs à l'accessibilité de la voirie et des aménagements d'espaces publics en milieu urbain.

Les niveaux de risque par PN, après la mise en œuvre des aménagements, sont inférieurs au niveau imposé par le Guide 021 v2. En effet, le niveau le plus défavorable est de 1,91 10^{-3} alors que le niveau imposé est de 5 10^{-3} décès par an, c'est-à-dire 2,5 fois inférieur.

Le niveau de risque de la ligne 3,05 10^{-4} est également inférieur au niveau imposé de 3,3 10^{-4} décès par an et par kilomètre de ligne rouverte.

4. Annexe 1 : CR des délibérations communales

5. Annexe 2 : Annexe 1 du Guide 021 complétée par des données du projet

Application Guide 021 V2

Etude de criticité – Après-projet
Criticité ligne

Etude de criticité des PN Ligne Nancy-Contrexéville — **0,00** — **3,06E-04**

N° PN	Type	PN Fermé (=0) ou maintenu (=1)	Variable retenue (Vitesse)	Nombre de train	Nombre de véhicule moyen journalier 2035 sans aménagement	Nombre de véhicules moyen journalier	Nombre de voie(s)	Moment	Occurrence	Score	Facteur de l'occurrence	Occurence ajustée	Gravité	Risque	Accélération nécessaire
Référence PSV PK 13+751	Gare		0		0	0	2	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	0,153
PN 05 - L040000 - PK 02+006	En agglomération	1	90	60	37	-	2			457,140	0,100		0,248	0,00E+00	0,046
PN 10 - L040000 - PK 04+142	En agglomération	1	90	60	37	720	2	43 200	0,024	492,340	0,100	0,002	0,248	6,02E-04	0,057
PN 14 - L040000 - PK 07+683	En agglomération	1	90	60	37	216	2	12 960	0,018	525,900	0,150	0,003	0,248	6,62E-04	-
PN 15 - L040000 - PK 09+045	Hors agglomération	1	90	60	37	13	2	792	0,009	372,480	0,150	0,001	0,244	3,30E-04	0,064
PN 18 - L040000 - PK 09+583	Hors agglomération	1	90	60	37	-	2	-	-	372,480	0,150	-	0,244	0,00E+00	0,057
PN 23 - L040000 - PK 09+917	En agglomération	1	90	60	37	228	2	13 680	0,018	591,120	0,150	0,003	0,248	6,74E-04	0,067
PN 23 - L040000 - PK 10+218	En agglomération	1	90	60	37	-	2	-	-	512,870	0,150	-	0,248	0,00E+00	0,052
PN 25 - L040000 - PK 10+669	En agglomération	1	90	60	37	44	2	2 664	0,011	589,480	0,150	0,002	0,248	4,09E-04	0,057
PN 30 - L040000 - PK 11+504	En agglomération	1	90	60	37	300	2	18 000	0,020	701,220	0,150	0,003	0,248	7,38E-04	-
PN 34 - L040000 - PK 01+378	En agglomération	1	80	32	37	44	2	1 421	0,009	291,230	0,100	0,001	0,107	9,57E-05	0,139
PN 35 - L040000 - PK 01+624	En agglomération	1	80	32	4120	4 952	2	158 477	0,041	799,070	0,150	0,006	0,107	5,55E-04	0,242
Changement vitesse - PK 15+852			90	32			2							0,00E+00	0,115
Changement vitesse - PK 15+853			115	32			2							0,00E+00	0,115
PN 37 - L040000 - PK 016+714	Champ	0	115	32	7	-	2	-	-	372,420	0,150	-	0,281	0,00E+00	0,297
Changement vitesse - PK 17+566			115				2							0,00E+00	0,505
Changement vitesse - PK 17+567			90				2							0,00E+00	
PN 40 - L040000 - PK 017+802	En agglomération	1	80	32	3686	3 686	2	117 952	0,036	826,860	0,200	0,007	0,107	7,72E-04	0,331
PN 43 - L040000 - PK 018+087	En agglomération	1	80	32	283	283	2	9 056	0,016	457,170	0,100	0,002	0,107	1,66E-04	0,525
Changement vitesse - PK 18+437			90	32			2							0,00E+00	0,173
Changement vitesse - PK 18+438			100	32			2							0,00E+00	0,142
PN 43 bis - L040000 - PK 018+503	Privé	0	110	32	0	-	2			213,790	0,075		0,258	0,00E+00	0,081
PN 44 - L040000 - PK 018+874	Champ	1	110	32	91	91	2	2 912	0,005	381,130	0,150	0,001	0,268	2,08E-04	0,009
Changement vitesse - PK 19+036			115	30			2							0,00E+00	0,028
Changement vitesse - PK 19+037			115	30			2							0,00E+00	
PN 47 - L040000 - PK 019+761	Champ	0	115	30	2	-	2	-	-	439,090	0,150	-	0,281	0,00E+00	0,470
PN 49 - L040000 - PK 020+593	En agglomération	1	115	30	396	398	2	11 940	0,018	554,070	0,150	0,003	0,425	1,16E-03	
PN 51 - L040000 - PK 022+397	Hors agglomération	1	115	30	513	513	2	15 390	0,029	371,030	0,150	0,004	0,259	1,12E-03	0,166
PN 53 - L040000 - PK 023+286	Champ	1	115	30	6	6	2	180	0,001	298,530	0,100	0,000	0,281	2,81E-05	0,220
Changement vitesse - PK 23+769			115				2							0,00E+00	0,535
Changement vitesse - PK 23+770			90				2							0,00E+00	
PN 55 - L040000 - PK 024+184	Champ	1	90	30	68	68	2	2 040	0,004	423,180	0,150	0,001	0,220	1,43E-04	
Arrêt Ceintrey - PK 24+728			0	30	-	-	2	-	-					0,00E+00	0,898
PN 56 - L040000 - PK 024+943	En agglomération	1	90	30	4291	4 291	1	128 730	0,038	853,570	0,200	0,008	0,248	1,87E-03	0,084
Changement vitesse - PK 25+295			90				2							0,00E+00	0,091
Changement vitesse - PK 25+296			115				2							0,00E+00	0,058
PN 57 - L040000 - PK 027+299	En agglomération	1	115	30	91	97	1	2 910	0,012	408,560	0,100	0,001	0,425	5,18E-04	0,353
Changement vitesse - PK 27+456			115	30			1							0,00E+00	0,170
Changement vitesse - PK 27+457			100	30			1							0,00E+00	0,122
PN 58 - L040000 - PK 027+643	Champ	0	100	30	6	-	1	-	-	268,820	0,100	-	0,244	0,00E+00	0,174
Changement vitesse - PK 28+382			100	30			1							0,00E+00	0,077
Changement vitesse - PK 28+383			115	30			1							0,00E+00	
PN 60 - L040000 - PK 028+571	Champ	1	115	30	79	79	1	2 370	0,005	297,140	0,100	0,000	0,281	3,33E-04	
PN 62 - L040000 - PK 030+005	Hors agglomération	1	115	30	275	275	1	8 250	0,022	330,450	0,150	0,003	0,259	8,73E-04	
PN 64 - L040000 - PK 031+224	Champ	0	115	30	6	-	1	-	-	212,320	0,100	-	0,281	0,00E+00	
PN 65 - L040000 - PK 031+672	Champ	0	115	30	6	-	1	-	-	209,420	0,100	-	0,281	0,00E+00	
PN 66 - L040000 - PK 032+320	En agglomération	1	115	30	85	97	1	2 910	0,012	376,320	0,100	0,001	0,425	5,18E-04	
PN 66 bis - L040000 - PK 032+959	Champ	0	115	30	7	-	1	-	-	212,320	0,100	-	0,281	0,00E+00	
PN 67 - L040000 - PK 033+513	Champ	0	115	30	17	-	1	-	-	250,740	0,100	-	0,281	0,00E+00	
PN 69 - L040000 - PK 034+986	Champ	0	115	30	6	-	1	-	-	247,080	0,100	-	0,281	0,00E+00	
PN 70 - L040000 - PK 035+547	En agglomération	1	115	30	91	97	1	2 910	0,012	445,470	0,100	0,001	0,425	5,18E-04	
PN 71 - L040000 - PK 036+139	Champ	1	115	30	6	6	1	180	0,001	220,300	0,100	0,000	0,281	2,81E-05	
PN 72 - L040000 - PK 036+680	Hors agglomération	1	115	30	310	310	1	9 300	0,024	439,850	0,150	0,004	0,259	9,15E-04	
PN 74 - L040000 - PK 037+340	Hors agglomération	1	115	30	313	313	1	9 390	0,024	373,180	0,150	0,004	0,259	9,19E-04	
PN 76 - L040000 - PK 038+392	En agglomération	1	115	30	1002	1 008	1	30 240	0,025	497,630	0,200	0,002	0,425	1,04E-03	
PN 78 - L040000 - PK 039+239	Champ	0	115	30	6	-	1	-	-	317,370	0,150		0,281	0,00E+00	
PN 80 - L040000 - PK 039+941	Champ	1	115	30	108	108	1	3 240	0,006	366,640	0,150	0,001	0,281	2,41E-04	
PN 82 - L040000 - PK 040+764	Champ	0	115	30	6	-	1	-	-	223,900	0,100	-	0,281	0,00E+00	
PN 84 - L040000 - PK 041+295	Champ	1	115	30	91	97	1	2 910	0,005	299,280	0,100	0,001	0,281	1,50E-04	0,021
PN 86 - L040000 - PK 041+945	Champ	1	115	30	9	9	1	270	0,001	243,470	0,100	0,000	0,281	3,59E-05	0,029
Changement vitesse - PK 43+016			115				1							0,00E+00	0,116
Changement vitesse - PK 43+017			110				1							0,00E+00	
PN 88 - L040000 - PK 043+059	En agglomération	1	110	30	412	418	1	12 540	0,018	486,820	0,100	0,002	0,415	7,62E-04	
PN 89 - L040000 - PK 043+391	Champ	0	110	30	6	-	1	-	-	215,220	0,100	-	0,268	0,00E+00	
PN 90 - L040000 - PK 043+682	Champ	1	110	30	159	161	1	4 830	0,007	334,070	0,150	0,001	0,268	2,93E-04	
PN 91 - L040000 - PK 044+824	Champ	0	110	30	2	-	1	-	-	261,610	0,100	-	0,268	0,00E+00	
PN 92 - L040000 - PK 045+245	Champ	1	110	30	17	19	1	570	0,002	284,100	0,100	0,000	0,268	5,38E-05	
PN 93 - L040000 - PK 045+559	Champ	0	110	30	2	-	1	-	-	229,730	0,100	-	0,268	0,00E+00	
PN 94 - L040000 - PK 046+413	Champ	1	110	30	28	28	1	840	0,003	272,460	0,100	0,000	0,268	6,80E-05	
PN 95 - L040000 - PK 047+387	Champ	1	110	30	45	53	1	1 590	0,004	265,200	0,100	0,000	0,268	9,99E-05	
PN 96 - L040000 - PK 048+027	Champ	0	110	30	6	-	1	-	-	257,250	0,100	-	0,268	0,00E+00	
PN 97 - L040000 - PK 048+203	Champ	0	110	30	2	-	1	-	-	270,310	0,100	-	0,268	0,00E+00	
PN 98 - L040000 - PK 049+202	Champ	1	110	30	6	6	1	180	0,001	202,180	0,100	0,000	0,268	2,69E-05	
PN 99 - L040000 - PK 049+803	En agglomération	1	110	30	297	297	1	8 910	0,017	349,810	0,150	0,002	0,415	6,96E-04	
PN 101 - L040000 - PK 050+667	Hors agglomération	0	110	30	2	-	1	-	-	254,360	0,100	-	0,354	0,00E+00	
PN 102 - L040000 - PK 051+307	Champ	1	110	30	34	36	1	1 080	0,003	314,480	0,150	0,000	0,268	1,19E-04	
PN 103 - L040000 - PK 051+721	Champ	1	110	30	6	12	1	360	0,002	289,130	0,100	0,000	0,268	4,58E-05	0,336
PN 105 - L040000 - PK 052+733	Champ	0	110	30	6	-	1	-	-	289,130	0,100		0,268	0,00E+00	0,139
Changement vitesse - PK 53+785			110				1							0,00E+00	0,381
Changement vitesse - PK 53+786			80				1							0,00E+00	
PN 109 - L040000 - PK 054+318	En agglomération	1	80	30	170	170	1	5 100	0,013	317,960	0,100	0,001	0,107	1,39E-04	0,137
PN 110 - L040000 - PK 054+362	En agglomération	1	80	30	8953	8 953	1	268 590	0,051	413,690	0,100	0,005	0,107	5,46E-04	0,135
Changement vitesse - PK 54+795			80				1							0,00E+00	0,190
Changement vitesse - PK 54+796			90				1							0,00E+00	
PN 112 - L040000 - PK 054+865	Champ	0	90	30	6	-	1	-	-	301,420	0,150	-	0,220	0,00E+00	0,110
PN 113 - L040000 - PK 055+278	En agglomération	1	90	30	8953	8 959	1	268 770	0,051	669,470	0,150	0,008	0,248	1,91E-03	0,180
Changement vitesse VU-VE - PK 56+442			90				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	
Changement vitesse VU-VE - PK 56+443			60				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	
Changement vitesse VE-VE - PK 56+875			60				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	
Changement vitesse V1-V1 - PK 56+876			46				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	
Changement vitesse VU-V1 - PK 56+442			80				1								
Changement vitesse VU-V1 - PK 56+443			80				1								
Changement vitesse V1-V1 - PK 56+875			80				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	
Changement vitesse V1-V1 - PK 56+876			80				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	
Arrêt Mirecourt - PK 057+131			0	30			1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	0,112
Changement vitesse VE-VU - PK 94+491			46				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	
Changement vitesse VE-VU - PK 94+492			90				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	
PN 66 - L030000 - PK 095+139	En agglomération	1	90	34	1099	1 099	1	37 366	0,025	457,940	0,100	0,003	0,248	6,31E-04	0,063
PN 67 - L030000 - PK 096+390	En agglomération	1	90	34	453	453	1	15 402	0,019	467,240	0,100	0,002	0,248	4,67E-04	0,064
PN 68 - L030000 - PK 097+786	En agglomération	1	90	34	5606	5 606	1	190 604	0,044	581,070	0,150	0,007	0,248	1,65E-03	0,081
Changement vitesse - PK 87+895			115				1								
Changement vitesse - PK 87+894			70				1								
Changement vitesse - PK 86+941			70				1								
Changement vitesse - PK 86+942			95				1								
Changement vitesse - PK 85+272			95				1								
Changement vitesse - PK 85+271			110				1								
PN 52 - L035000 - PK 083+315	Champ	1	110	34	6	6	1	204	0,001	303,600	0,150	0,000	0,268	4,03E-05	0,014
Changement vitesse - PK 82+660			110				1								
Changement vitesse - PK 82+659			115				1								
PN 50 - L035000 - PK 082+178	Champ	1	115	34	17	17	1	578	0,002	270,290	0,100	0,000	0,281	5,26E-05	
PN 49 - L035000 - PK 081+260	En agglomération	1	115	34	28	28	1	952	0,009	288,400	0,100	0,001	0,425	3,96E-04	
PN 45 - L035000 - PK 078+789	Champ	1	115	34	6	6	1	204	0,001	353,610	0,150	0,000	0,281	4,21E-05	
PN 44 - L035000 - PK 078+232	Champ	0	115	34	6	-	1	-	-	243,500	0,100	-	0,281	0,00E+00	
PN 43 - L035000 - PK 075+822	Champ	0	115	34	6	6	1	-	-	209,420	0,100	-	0,281	0,00E+00	
PN 42 - L035000 - PK 075+105	Champ	1	115	34	6	6	1	204	0,001	234,800	0,100	0,000	0,281	2,81E-05	0,014
PN 41 - L035000 - PK 071+068	Champ	1	115	34	113	113	1	3 842	0,006	348,500	0,150	0,001	0,281	2,47E-04	0,014
Changement vitesse - PK 71+841			115	34			1							0,00E+00	0,014
Changement vitesse - PK 71+840			110	34			1							0,00E+00	0,141
Limite de GI - PK 70+050			110	34			1							0,00E+00	0,059
Changement vitesse - PK 68+789			210	*34*			2							0,00E+00	0,059
	Gare		0	*34*			*2*	-	-					0,00E+00	0,043
	Cadencement		30												
			40												
			40												
			40												
			40												
			40												
			40												
			40												

PN transformé en SAL4
PN traité pour les modes actifs
PN remplacé par un OA
PN supprimé
PN transformé en SAL2

Longueur du tronçon (km)	77,9
Somme Risque	3,06E-04
Minimisation	#DIV/0!

Temps de parcours PSV-Vittel
Temps de parcours PSV-Vittel max

Temps de parcours total
Temps de parcours total max

Etude de criticité – Après-projet
PN05 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	0
Nombre de PL/j	0
Nombre de passages modes actifs/j	7
Moment	0
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	420

Score de criticité total PN	457,14
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	0,00E+00

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F2	
	1	6,52	1	2	13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	6,52	8	2	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F2	
	1	3,62	8	2	57,92
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	5,8	8	2	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G2	
	1	6,52	1	2	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2	
	1	5,07	1	2	10,14
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G2	
	1	3,62	8	2	57,92
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2	
	1	5,07	4	2	40,56

Etude de criticité – Après-projet
PN05 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN10 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	720
Nombre de PL/j	2
Nombre de passages modes actifs/j	7
Moment	43200
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	420

Score de criticité total PN	**492,34**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	6,02E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G1 - Annonce du PN influencée par la des	F2	
	1	7,25	1	2	14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Assez bonne	F2	
	1	6,52	2	2	26,08
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F2	
	1	6,52	1	2	13,04
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - >=Da	F2	
	1	4,35	2	2	17,4
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F2	
	1	3,62	8	2	57,92
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	5,8	8	2	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2	
	1	2,9	1	2	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F2	
	1	2,9	4	2	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1	
	1	4,35	2	1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F2	
	1	5,07	1	2	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - plus de 50	F2	
	1	7,97	2	2	31,88
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G2	
	1	6,52	1	2	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2	
	0	5,07	1	2	0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G2	
	0	3,62	8	2	0
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2	
	1	5,07	4	2	40,56

Etude de criticité – Après-projet
PN10 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F2	
	1	7,25	4	2	58
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	13	4	1	52
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10

Etude de criticité – Après-projet
PN14 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	216
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	12960
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	**525,9**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	6,62E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un t	F2	
	1	7,25	2	2	29
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F2	
	1	6,52	4	2	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Fréquence 1 à 2 fois par semaine	F2	
	1	6,52	2	2	26,08
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E	F2	
	0	3,62	8	2	0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	5,8	8	2	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1	
	1	4,35	2	1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F2	
	1	7,97	4	2	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G2	
	1	6,52	1	2	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2	
	1	5,07	1	2	10,14
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G2	
	0	3,62	8	2	0
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2	
	1	5,07	4	2	40,56

Etude de criticité – Après-projet
PN14 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	8	1	1	8
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	13	4	1	52
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN15 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	13,2
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	792
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	**372,48**
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	3,30E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F2	
	1	6,52	4	2	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	6,52	8	2	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E	F2	
	0	3,62	8	2	0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	5,8	8	2	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1	G2	
	0	6,52	1	2	0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2	
	0	5,07	1	2	0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G2	
	1	3,62	4	2	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2	
	1	5,07	4	2	40,56

Etude de criticité – Après-projet
PN15 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G2 - normal	F1	
	0	8	2	1	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G1 - bonne	F1	
	0	5	1	1	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G1 - bonne	F1	
	0	13	1	1	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN18 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	0
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	0
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	372,48
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	0,00E+00

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F2	
	1	6,52	4	2	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	6,52	8	2	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E	F2	
	0	3,62	8	2	0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	5,8	8	2	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1	G2	
	0	6,52	1	2	0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2	
	0	5,07	1	2	0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G2	
	1	3,62	4	2	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2	
	1	5,07	4	2	40,56

Etude de criticité – Après-projet
PN18 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G2 - normal	F1	
	0	8	2	1	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G1 - bonne	F1	
	0	5	1	1	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G1 - bonne	F1	
	0	13	1	1	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN21 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	228
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	13680
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	**591,12**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	6,74E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G1 - Annonce du PN influencée par la des	F2	
	1	7,25	1	2	14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F2	
	1	6,52	4	2	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	6,52	8	2	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E	F2	
	0	3,62	8	2	0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	5,8	8	2	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2	
	1	7,97	8	2	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1	G2	
	0	6,52	1	2	0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2	
	0	5,07	1	2	0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G2	
	1	3,62	4	2	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2	
	1	5,07	4	2	40,56

Etude de criticité – Après-projet
PN21 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN23 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	0
Nombre de PL/j	0
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	0
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	512,87
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	0,00E+00

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G1 - Annonce du PN influencée par la des	F1	
	1	7,25	1	1	7,25
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F2	
	1	6,52	4	2	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	6,52	8	2	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E	F2	
	0	3,62	8	2	0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	5,8	8	2	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1	G2	
	0	6,52	1	2	0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2	
	0	5,07	1	2	0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G2	
	1	3,62	4	2	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2	
	1	5,07	4	2	40,56

Etude de criticité – Après-projet
PN23 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN25 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	44,4
Nombre de PL/j	0
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	2664
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	589,48
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	4,09E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un t	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F2	
	1	6,52	4	2	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Fréquence 1 à 2 fois par semaine	F2	
	1	6,52	2	2	26,08
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E	F2	
	0	3,62	8	2	0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	5,8	8	2	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1	
	1	4,35	2	1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F1	
	1	7,97	4	1	31,88
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1	G2	
	0	6,52	1	2	0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2	
	0	5,07	1	2	0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G2	
	1	3,62	8	2	57,92
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2	
	1	5,07	4	2	40,56

Etude de criticité – Après-projet
PN25 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	8	4	1	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	5	4	1	20
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	13	4	1	52
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN30 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	300
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	18000
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	**701,22**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,2
Facteur d'occurrence champ	0,2
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	7,38E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un r	F2	
	1	7,25	2	2	29
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F2	
	1	6,52	1	2	13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F2	
	1	6,52	1	2	13,04
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F2	
	1	3,62	8	2	57,92
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	5,8	8	2	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2	
	1	2,9	1	2	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F2	
	1	2,9	4	2	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1	
	1	4,35	2	1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F2	
	1	5,07	4	2	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2	
	1	7,97	8	2	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1	G2	
	0	6,52	1	2	0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2	
	0	5,07	1	2	0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G2	
	1	3,62	8	2	57,92
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2	
	1	5,07	4	2	40,56

Etude de criticité – Après-projet
PN30 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F2	
	1	7,25	4	2	58
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN34 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32,0
Nombre de véhicules/j	44,4
Nombre de PL/j	*2,0*
Nombre de passages modes actifs/j	*7,0*
Moment	1420,8
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	224,0

Score de criticité total PN	**291,23**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	9,57E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F1	
	1	3,62	8	1	28,96
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN34 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN35 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32
Nombre de véhicules/j	4952,4
Nombre de PL/j	61
Nombre de passages modes actifs/j	23
Moment	158476,8
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	736

Score de criticité total PN	799,07
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,2
Facteur d'occurrence champ	0,2
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	6,55E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F3	
	0	7,25	8	4	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F2	
	1	2,9	2	2	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F2	
	1	2,9	8	2	46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2	
	1	4,35	2	2	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F2	
	1	5,07	8	2	81,12
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F3	
	1	7,97	8	4	255,04
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN35 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F3	
	1	3,62	2	4	28,96
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F2	
	1	8	2	2	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	5	1	2	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	13	1	2	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F2	
	0	5	8	2	0

Etude de criticité – Après-projet
PN37 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32
Nombre de véhicules/j	0
Nombre de PL/j	0
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	0
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité	372,42
Zone PN	Champ
Facteur [illegible] agglo	0,1
Fac[illegible]ce hors agglo	0,15
[illegible]urrence champ	0,15
[illegible] d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	0,00E+00

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F1	
	1	6,52	4	1	26,08
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN37 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G4 - pas du tout	F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G4 - pas du tout	F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G4 - pas du tout	F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN40 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32
Nombre de véhicules/j	3 686
Nombre de PL/j	73
Nombre de passages modes actifs/j	200
Moment	117 952
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	6400

Score de criticité total PN	826,86
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,2
Facteur d'occurrence hors agglo	0,3
Facteur d'occurrence champ	0,3
Facteur d'occurrence PN	**0,2**
Niveau de risque	7,72E-04

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F3		
	0	7,25	8	4		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1		
	1	3,62	4	1		14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1		
	1	5,8	8	1		46,4
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F3		
	0	5,07	8	4		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2		
	1	2,9	1	2		5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G4 - + de 14m	F2		
	1	2,9	8	2		46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G1 - Supérieure à 8m	F3		
	1	4,35	1	4		17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - Virage	F2		
	1	5,07	4	2		40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non		G4 - de 0 à 20	F3		
	0	7,97	8	4		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P3	G1		
	1	6,52	4	1		26,08
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1		
	1	5,07	8	1		40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - Entre 40 et 80 km/h	F1		
	1	5,07	2	1		10,14
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F3		
	1	3,62	2	4		28,96

Etude de criticité – Après-projet
PN40 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F4	
	1	8	2	8	128
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F4	
	1	5	2	8	80
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F4	
	1	13	2	8	208
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN43 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32
Nombre de véhicules/j	283
Nombre de PL/j	13
Nombre de passages modes actifs/j	5
Moment	9056
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	160

Score de criticité total PN	**457,17**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	1,66E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2	
	1	4,35	2	2	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2	
	1	7,97	8	2	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Entre 40 et 80 km/h	F1	
	1	5,07	2	1	10,14

Etude de criticité – Après-projet
PN43 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN43bis L40

Trafic	
Nombre de trains/j	40
Nombre de véhicules/j	0
Nombre de PL/j	0
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	0
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	213,79
Zone PN	
Facteur d'occurrence en agglo	0,075
Facteur d'occurrence hors agglo	0,075
Facteur d'occurrence champ	0,075
Facteur d'occurrence PN	**0,075**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination [illegible] dans laquelle l[illegible]t placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G[illegible]ne activité générant un r	F1	
	1	7,[illegible]	2	1	14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération de la v[illegible]*	*[illegible]ehension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Pas lisible	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
				F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	4,35	8	1	0
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	4,35	8	1	0
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1	G1	
	0	6,52	1	1	0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			G1	
	0	3,62	8	1	0
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Guide NON applicable car PN Piéton Privé

Etude de criticité – Après-projet
PN43bis L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - PN croix St André	F1	
	1	7,25	8	1	58
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN44 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32
Nombre de véhicules/j	91
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	2912
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**381,13**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	2,08E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un t	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Assez bonne	F1	
	1	6,52	2	1	13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1	
	1	4,35	2	1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN44 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN47 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de [illegible] PN	439,09
Zone	Champ
[illegible]rence en agglo	0,1
[illegible]ccurrence hors agglo	0,15
[illegible]r d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Pas lisible	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN47 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN49 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	398
Nombre de PL/j	18
Nombre de passages modes actifs/j	49
Moment	11 940
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	1 470

Score de criticité total PN	554,07
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,16E-03

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2	
	1	4,35	2	2	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2	
	1	7,97	8	2	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	

Etude de criticité – Après-projet
PN49 L40

	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F3	
	1	8	2	4	64
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F3	
	1	5	1	4	20
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F3	
	1	13	1	4	52
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F3	
	0	5	8	4	0

Etude de criticité – Après-projet
PN51 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	513
Nombre de PL/j	5
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	15 390
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	371,03
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,12E-03

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F2	
	1	2,9	2	2	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F2	
	1	2,9	8	2	46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F2	
	1	5,07	2	2	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,97	8	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN51 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F2	
	1	7,25	4	2	58
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN53 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	180
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	298,53
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	2,81E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1	G1	
	0	6,52	1	1	0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	0	5,07	1	1	0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN53 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN55 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	68
Nombre de PL/j	3
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	2 040
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	423,18
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,43E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN55 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN56 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	4 291
Nombre de PL/j	120
Nombre de passages modes actifs/j	6
Moment	128 730
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	180

Score de criticité total PN	853,57
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,2
Facteur d'occurrence hors agglo	0,3
Facteur d'occurrence champ	0,3
Facteur d'occurrence PN	**0,2**
Niveau de risque	1,87E-03

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Présence d'au moins 2 activités géné	F3	
	1	7,25	8	4	232
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F3	
	0	5,07	8	4	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - 27°> < 31°	F2	
	1	2,9	8	2	46,4
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F2	
	1	2,9	8	2	46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F3	
	1	4,35	2	4	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F2	
	1	5,07	1	2	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F3	
	1	7,97	4	4	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3	G1	
	1	6,52	4	1	26,08
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN56 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F3	
	1	3,62	2	4	28,96
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	8	1	1	8
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5

Etude de criticité – Après-projet
PN57 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	97
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	3
Moment	2 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	90

Score de criticité total PN	408,56
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	5,18E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN57 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G4 - pas du tout	F1	
	1	5	8	1	40
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G4 - pas du tout	F1	
	1	13	8	1	104
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN58 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criti	**268,82**
Zone PN	Champ
Facte en agglo	0,1
ence hors agglo	0,1
occurrence champ	0,1
ur d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN58 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN60 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	79
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	2 370
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	297,14
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,33E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN60 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN62 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	275
Nombre de PL/j	3
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	8 250
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	330,45
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	8,73E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un f	F2	
	1	7,25	2	2	29
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,97	8	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN62 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN64 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité PN	**212,32**
Zone PN	Champ
Facteur d[illegible]gglo	0,1
Fact[illegible]ce hors agglo	0,1
[illegible]rrence champ	0,1
[illegible] d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,25	8	1		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1		
	1	4,35	1	1		4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1		
	1	3,62	2	1		7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	5,8	8	1		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1		
	1	2,9	2	1		5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G2 - pente	F1		
	1	5,07	2	1		10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,97	8	1		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1	G1		
	1	6,52	1	1		6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1		
	1	5,07	1	1		5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1		
	1	3,62	2	1		7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN64 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN65 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criti…al PN	**209,42**
Zone PN	Champ
Fact… …é en agglo	0,1
…urrence hors agglo	0,1
…occurrence champ	0,1
…eur d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en comp… de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN65 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN66 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	97
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	6
Moment	2 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	180

Score de criticité total PN	376,32
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	5,18E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - Présence d'une gare + 1 activité	F1	
	1	7,25	4	1	29
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F1	
	1	7,97	4	1	31,88
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN66 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	8	4	1	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G4 - pas du tout	F1	
	1	5	8	1	40
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN66bis L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	212,32
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,25	8	1		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1		
	1	4,35	1	1		4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1		
	1	3,62	2	1		7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	5,8	8	1		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1		
	1	2,9	2	1		5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G2 - pente	F1		
	1	5,07	2	1		10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,97	8	1		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1	G1		
	1	6,52	1	1		6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1		
	1	5,07	1	1		5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1		
	1	3,62	2	1		7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN66bis L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN67 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	*1*
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité PN	250,74
Zone PN	Champ
Facteur [illegible] agglo	0,1
Fac[illegible]ence hors agglo	0,1
[illegible]ccurrence champ	0,1
[illegible] d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN67 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN69 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total	**247,08**
Zone PN	Champ
Facteur d'occ…	0,1
Facteur … hors agglo	0,1
Fac… ce champ	0,1
…currence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*P… ation du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN69 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN70 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	97
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	7
Moment	2 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	210

Score de criticité total PN	445,47
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	5,18E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1	
	1	4,35	2	1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN70 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G4 - pas du tout	F1	
	1	5	8	1	40
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G4 - pas du tout	F1	
	1	13	8	1	104
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN71 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	180
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**220,30**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	2,81E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - >=Da-20%	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN71 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN72 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	310
Nombre de PL/j	8
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	9 300
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	439,85
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	9,15E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2	
	1	7,97	8	2	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	

Etude de criticité – Après-projet
PN72 L40

	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN74 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	313
Nombre de PL/j	24
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	9 390
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**373,18**
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	9,19E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F2	
	1	4,35	4	2	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,97	8	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN74 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN76 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	1 008
Nombre de PL/j	18
Nombre de passages modes actifs/j	15
Moment	30 240
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	450

Score de criticité total PN	497,63
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,04E-03

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Saisonnier	F1	
	1	5,8	4	1	23,2
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2	
	1	2,9	1	2	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F2	
	1	2,9	4	2	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2	
	1	4,35	2	2	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F2	
	1	5,07	2	2	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2	
	1	7,97	8	2	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN76 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F2	
	1	7,25	4	2	58
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN78 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	317,37
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence	0,1
Facteur d'occurrence Hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence Champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	0,15

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F1	
	1	6,52	4	1	26,08
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN78 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN80 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	108
Nombre de PL/j	5
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	3 240
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	366,64
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	2,41E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	

Etude de criticité – Après-projet
PN80 L40

	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN82 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité tot[illegible]N	**223,90**
Zone PN	Champ
Facteur d'o[illegible]aglo	0,1
Facteu[illegible] hors agglo	0,1
F[illegible]ence champ	0,1
[illegible]occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*[illegible]ération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F1	
	1	3,62	8	1	28,96
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN82 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN84 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	97
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	2 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	299,28
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,50E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN84 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN86 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	9
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	270
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	243,47
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	3,59E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F1	
	1	7,97	4	1	31,88
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN86 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN88 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	418
Nombre de PL/j	18
Nombre de passages modes actifs/j	9
Moment	12 540
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	270

Score de criticité total PN	486,82
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	7,62E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Assez bonne	F1	
	1	6,52	2	1	13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F1	
	1	3,62	8	1	28,96
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F2	
	1	4,35	4	2	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2	
	1	7,97	8	2	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	

Etude de criticité – Après-projet
PN88 L40

	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	8	1	1	8
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN89 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**215,22**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence	0,1
Facteur d'occurrence Hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence Champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN89 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN90 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	161
Nombre de PL/j	5
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	4 830
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**334,07**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	2,93E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,97	8	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN90 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN91 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité PN	**261,61**
Zone PN	Champ
Facteur [illegible] agglo	0,1
Fac[illegible]ence hors agglo	0,1
[illegible]currence champ	0,1
[illegible] d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F1	
	1	2,9	8	1	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN91 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN92 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	19
Nombre de PL/j	1
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	570
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**284,10**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	5,38E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN92 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN93 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité [illegible]	**229,73**
Zone PN	Champ
Facteur d'[illegible] agglo	0,1
Facteur [illegible] hors agglo	0,1
[illegible] fréquence champ	0,1
[illegible] occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*[illegible]ération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,25	8	1		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1		
	1	3,62	2	1		7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	5,8	8	1		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1		
	1	2,9	1	1		2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,97	8	1		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1	G1		
	1	6,52	1	1		6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1		
	1	5,07	1	1		5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1		
	1	3,62	2	1		7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN93 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0

Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN94 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	28
Nombre de PL/j	1
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	840
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	272,46
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	6,80E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN94 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN95 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	53
Nombre de PL/j	2
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	1 590
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	265,20
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	9,99E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN95 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN96 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité final PN	**257,25**
Zone PN	Champ
Facteur [illegible] en agglo	0,1
F[illegible]ence hors agglo	0,1
[illegible]ccurrence champ	0,1
[illegible]ur d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN96 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN97 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**270,31**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence	0,1
Facteur d'occurrence Hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence Champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F1	
	1	2,9	8	1	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN97 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN98 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	180
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**202,18**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	2,69E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN98 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN99 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	297
Nombre de PL/j	18
Nombre de passages modes actifs/j	4
Moment	8 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	120

Score de criticité total PN	349,81
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	6,86E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2	
	1	4,35	2	2	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,97	8	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN99 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN101 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de [illegible]é total PN	**254,36**
Zone [illegible]	Hors agglomération
[illegible]rence en agglo	0,1
[illegible]ccurrence hors agglo	0,1
[illegible]r d'occurrence champ	0,1
[illegible]acteur d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en [illegible] de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un r	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F1	
	1	6,52	4	1	26,08
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN101 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN102 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	36
Nombre de PL/j	2
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	1 080
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	314,48
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,19E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN102 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN103 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	12
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	360
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	289,13
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	4,08E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F1	
	1	2,9	8	1	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN103 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN105 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité du PN	**289,13**
Zone PN	Champ
Facteur d[illegible]gglo	0,1
Fact[illegible]e hors agglo	0,1
[illegible]rrence champ	0,1
[illegible]d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,25	8	1		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1		
	1	3,62	4	1		14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	5,8	8	1		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1		
	1	2,9	1	1		2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G4 - + de 14m	F1		
	1	2,9	8	1		23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G4 - Virage et pente	F1		
	1	5,07	8	1		40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,97	8	1		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1	G1		
	1	6,52	1	1		6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1		
	1	5,07	1	1		5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1		
	1	3,62	2	1		7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN105 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN109 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	170
Nombre de PL/j	8
Nombre de passages modes actifs/j	12
Moment	5 100
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	360

Score de criticité total PN	317,96
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,39E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Assez bonne	F1	
	1	6,52	2	1	13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	0	6,52	1	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Saisonnier	F1	
	1	5,8	4	1	23,2
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F1	
	1	2,9	8	1	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1	
	1	4,35	2	1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non		G1 - plus de 100	F2	
	0	7,97	1	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2 - Saisonnier	G1	
	1	5,07	2	1	10,14
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G1	
	1	3,62	4	1	14,48
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN109 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN110 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	8 953
Nombre de PL/j	501
Nombre de passages modes actifs/j	7
Moment	268 590
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	210

Score de criticité total PN	413,69
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	5,46E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F4	
	0	7,25	8	8	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Assez bonne	F1	
	1	6,52	2	1	13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	0	6,52	1	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F3	
	0	5,07	8	4	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F2	
	1	2,9	2	2	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F2	
	1	2,9	8	2	46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G1 - Supérieure à 8m	F3	
	1	4,35	1	4	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F2	
	1	5,07	1	2	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non		G4 - de 0 à 20	F4	
	0	7,97	8	8	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3	G1	
	1	6,52	4	1	26,08
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G1	
	1	3,62	4	1	14,48
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN110 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F4	
	1	3,62	2	8	57,92
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN112 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité to[illegible]N	**301,42**
Zone PN	Champ
Facteur d'o[illegible]agglo	0,1
Facteu[illegible] hors agglo	0,15
F[illegible]ence champ	0,15
[illegible]occurrence PN	**0,15**

PN Supprimé

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*[illegible]ération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,25	8	1		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - Pas lisible	F1		
	1	6,52	8	1		52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1		
	1	4,35	1	1		4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1		
	1	3,62	4	1		14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	5,8	8	1		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G4 - Virage et pente	F1		
	1	5,07	8	1		40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,97	8	1		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1	G1		
	1	6,52	1	1		6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1		
	1	5,07	1	1		5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1		
	1	3,62	2	1		7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN112 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN113 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	8 959
Nombre de PL/j	501
Nombre de passages modes actifs/j	28
Moment	268 770
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	840

Score de criticité total PN	669,47
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,2
Facteur d'occurrence champ	0,2
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,91E-03

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un r	F4	
	1	7,25	2	8	116
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F3	
	0	5,07	8	4	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F2	
	1	2,9	4	2	23,2
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F2	
	1	2,9	8	2	46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G1 - Supérieure à 8m	F3	
	1	4,35	1	4	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F2	
	1	5,07	4	2	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G1 - plus de 100	F4	
	1	7,97	1	8	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3	G1	
	1	6,52	4	1	26,08
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2 - 2 et 3 ème catégorie	G1	
	1	3,62	2	1	7,24
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN113 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F4	
	1	3,62	2	8	57,92
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F2	
	1	8	2	2	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	5	1	2	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	13	1	2	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F2	
	0	5	8	2	0

Etude de criticité – Après-projet
PN66 L30

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	1 099
Nombre de PL/j	49
Nombre de passages modes actifs/j	13
Moment	37 366
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	442

Score de criticité total PN	**457,94**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	6,31E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un f	F2	
	1	7,25	2	2	29
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2	
	1	2,9	1	2	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F2	
	1	2,9	4	2	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2	
	1	4,35	2	2	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F2	
	1	5,07	2	2	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F2	
	1	7,97	4	2	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Présence d'interdiction de circulation	G1	
	1	3,62	1	1	3,62
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN66 L30

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

Etude de criticité – Après-projet
PN67 L30

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	453
Nombre de PL/j	20
Nombre de passages modes actifs/j	28
Moment	15 402
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	952

Score de criticité total PN	467,24
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	4,67E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - >=Da-20%	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Fréquence 1 à 2 fois par semaine	F1	
	1	5,8	2	1	11,6
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2	
	1	2,9	1	2	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F2	
	1	2,9	4	2	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F2	
	1	4,35	4	2	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F2	
	1	5,07	4	2	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F2	
	1	7,97	4	2	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN67 L30

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F2	
	1	8	2	2	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	5	1	2	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	13	1	2	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F2	
	0	5	8	2	0

Etude de criticité – Après-projet
PN68 L30

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	5 606
Nombre de PL/j	225
Nombre de passages modes actifs/j	26
Moment	190 604
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	884

Score de criticité total PN	581,07
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,65E-03

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un r	F3		
	1	7,25	2	4		58
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1		
	1	4,35	1	1		4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1		
	1	3,62	2	1		7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Saisonnier	F1		
	1	5,8	4	1		23,2
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F3		
	0	5,07	8	4		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F2		
	1	2,9	2	2		11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G4 - + de 14m	F2		
	1	2,9	8	2		46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F3		
	1	4,35	2	4		34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Non			F2		
	0	5,07	8	2		0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - de 20 à 50	F3		
	1	7,97	4	4		127,52
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P3	G1		
	1	6,52	4	1		26,08
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1		
	1	5,07	8	1		40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P2 - 2 et 3 ème catégorie	G1		
	1	3,62	2	1		7,24
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F3		
	1	3,62	2	4		28,96

Etude de criticité – Après-projet
PN68 L30

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F2	
	1	8	2	2	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	5	1	2	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	13	1	2	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F2	
	0	5	8	2	0

Etude de criticité – Après-projet
PN52 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	204
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	303,60
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	4,03E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN52 L35

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN50 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	17
Nombre de PL/j	1
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	578
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	270,29
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	5,26E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN50 L35

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN49 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	28
Nombre de PL/j	1
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	952
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	288,40
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	3,96E-04

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,25	8	1		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1		
	1	3,62	4	1		14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1		
	1	5,8	1	1		5,8
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1		
	1	2,9	1	1		2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G2 - pente	F1		
	1	5,07	2	1		10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,97	8	1		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1	G1		
	1	6,52	1	1		6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1		
	1	5,07	8	1		40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1		
	1	3,62	2	1		7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN49 L35

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN45 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	204
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**353,61**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	4,21E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Pas lisible	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F1	
	1	7,97	4	1	31,88
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN45 L35

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN44 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total	243,50
Zone PN	Champ
Facteur d'occ…	0,1
Facteur … hors agglo	0,1
Fac… ce champ	0,1
…currence PN	0,1

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN44 L35

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN43 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	204
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total	**209,42**
Zone PN	Champ
Facteur d'occ	0,1
Facteur d	0,1
Fact	0,1
…currence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Etude de criticité – Après-projet
PN43 L35

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN42 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	204
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	234,80
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	2,81E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

Etude de criticité – Après-projet
PN42 L35

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
PN41 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	113
Nombre de PL/j	5
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	3 842
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**348,50**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	2,47E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F1	
	1	6,52	4	1	26,08
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	

Etude de criticité – Après-projet
PN41 L35

	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Tous les f lux	F1	
	1	2,17	8	1	17,36
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Etude de criticité – Après-projet
Géométrie du PN

Famille	Variables du risque	Pondération du risque de la variable	Prise en compte de la variable	G1	G2	G3	G4	Evaluation de la gravité maximale sur la variable du PN	F1	F2	F3	F4	Résultat de la criticité maximale au PN
GEOMETRIE DU PN	Profil difficile du PN	5,07	0	Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)				0	Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne				0
				G1 - interdiction	G2 - déviation	G3 - sans déviation et sans accident	G4 - Sans déviation et avec un accident		F1 - <12	F2 - 12<>72	F3 - 72<>720	F4 - >720	
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Angle de la route	2,90	1	Angle de croisement avec la voie ferrée				3	Moment de la circulation complet				3
				G1 - 75°> < 90°	G2 - 45°>< 75°	G3 - 31° > < 45°	G4 - 27°> < 31°		F1 - <15000	F2 - 15000 <>350000	F3 - 350000<>800000	F4 - >800000	
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Longueur de traversée	2,90	1	Longueur de la traversée				12	Moment de la circulation complet				12
				G1 - moins de 5 m non compris	G2 - 5 à 7m non compris	G3 - 7à 14 m non compris	G4 - + de 14m		F1 - <15000	F2 - 15000 <>350000	F3 - 350000<>800000	F4 - >800000	
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Largeur de la chaussée	4,35	1	cohérence des largeurs de la chaussée				9	Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne				17
				G1 - Supérieure à 8m	G2 - entre 6 et 8 m	G3 - inférieure à 6 m	G4 - Largeur PN + étroite que la route ou < à 5 m		F1 - <12	F2 - 12<>72	F3 - 72<>720	F4 - >720	
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Géométrie de la route	5,07	1	Profil de la voirie				41	Moment de la circulation complet				41
				G1 - légère courbe ou pente	G2 - pente	G3 - Virage	G4 - Virage et pente		F1 - <15000	F2 - 15000<>350000	F3 - 350000<>800000	F4 - >800000	
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Point singuliers	7,97	1	présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)				64	Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne				128
				G1 - plus de 100	G2 - plus de [illegible]	G3 - de 20 à 50	G4 - de 0 à 20		F1 - <120	F2 - 120<>1200	F3 - 1200<>7200	F4 - >7200	
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	NOMBRE DE VARIABLES : 6			Proportion du volet ferroviaire "Géométrie du PN" en % de risque		28,26	Niveau de criticité des variables	128	Niveau de criticité de la Famille "Géométrie au PN"				200

La prise en compte de la variable est égale à 0 lorsque la variable n'est pas utilisée et de 1 lorsqu'elle est permanente quel que soit le PN.

Etude de criticité – Après-projet
Moments Particuliers

Famille	Variables du risque	Pondération du risque de la variable	Prise en compte de la variable	P1	P2	P3	P4	Evaluation de la gravité maximale sur la variable du PN	G1	G2	G3	G4	Résultat de la criticité maximale au PN
MOMENTS PARTICULIERS	Poids Lourds	6,52	1	Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne				13	Nombre de circulations ferroviaires				13
				P1 - <12	P2 - 12<>72	P3 - 72<>720	P4 - >720		G1 - <50	G2 - 50<>100	G3 - 100<>150	G4 - >150	
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Transport en commun	5,07	0	Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne				0	Nombre de circulations ferroviaires				0
				P1 - Peu fréquent 1 à 2 fois / mois	P2 - Saisonnier	P3 - Fréquent plusieurs fois/sem	P4 - plusieurs fois /jour		G1 - <50	G2 - 50<>100	G3 - 100<>150	G4 - >150	
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Transports Exceptionnels (y compris matériel agricole)*	3,62	1	PN sur itinéraire de TE				29	Nombre de circulations ferroviaires				29
				P1 - Présence d'interdiction de circulation	P2 - 2 et 3 ème catégorie	P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	P4 - Circulation de transport sans itinéraire étudié		G1 - <50	G2 - 50<>100	G3 - 100<>150	G4 - >150	
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	NOMBRE DE VARIABLES : 3			Proportion du volet ferroviaire "Moments particuliers" en % de risque		15,22	Niveau de criticité des variables	42	Niveau de criticité de la Famille "Moments particuliers"				42

La prise en compte de la variable est égale à 0 lorsque la variable n'est pas utilisée et de 1 lorsqu'elle est permanente quel que soit le PN.

Etude de criticité – Après-projet
Caractéristiques d'exploitation

Famille	Variables du risque	Pondération du risque de la variable	Prise en compte de la variable	G1	G2	G3	G4	Evaluation de la gravité maximale sur la variable du PN	F1	F2	F3	F4	Résultat de la criticité maximale au PN
caractéristiques d'exploitation	Vitesse des circulations ferroviaires	5,07	1	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*				20	*Nombre de circulations ferroviaires*				20
				G1 - <40 km/h	*G2 - Entre 40 et 80 km/h*	*G3 - Entre 80et 120 km/h*	*G4 - Supérieure à 120 KM/h*		*F1 - <50*	*F2 - 50<>100*	*F3 - 100<>150*	*F4 - >150*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	Trafic voyageurs	3,62	1	*nombre de trains voyageurs sur la ligne*				7	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*				14
				G1 - < 5	*G2 - 5 < et > 55*	*G3 - 55 < et > 90*	*G4 - > 90*		*F1 - <120*	*F2 - 120<>1200*	*F3 - 1200<>7200*	*F4 - >7200*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	Type de PN	7,25	1	*Type de PN*				***29***	*Moment de la circulation complet*				29
				G1 - PN gardés	*G2 - SAL 4*	*G3 - SAL 2*	*G4 - PN croix St André*		*F1 - <15000*	*F2 - 15000 <>350000*	*F3 - 350000<>800000*	*F4 - >800000*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	Site SEVESO	2,17	0	*SITE SEVESO à proximité*				*0*	*Nombre de circulations ferroviaires*				0
				G1 - aucun	*G2 - saisonnier*	*G3 - flux*	*G4 - Tous les J*		*F1 - <50*	*F2 - 50<>100*	*F3 - 100<>150*	*F4 - >150*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
NOMBRE DE VARIABLES : 4			***Proportion du volet ferrovoiaire "Caractéristiques d'exploitation" en % de risque***		***18,1***	***Niveau de criticité des variables***		***57***	***Niveau de criticité de la Famille "Caractéristiques d'exploitation"***				**64**

La prise en compte de la variable est égale à 0 lorsque la variable n'est pas utilisée et de 1 lorsqu'elle est permanente quel que soit le PN.

Etude de criticité – Après-projet
Modes actifs

Famille	Variables du risque	Pondération du risque de la variable	Prise en compte de la variable	G1	G2	G3	G4	Evaluation de la gravité maximale sur la variable du PN	F1	F2	F3	F4	Résultat de la criticité maximale au PN
MODES ACTIFS	**IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)**	8	1	*prise en compte des cheminements du mode actif*				**32**	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*				**256**
				G1 - bonne	*G2 - normal*	*G3 - pas assez*	*G4 - pas du tout*		*F1 - <500*	*F2 - 500<>1000*	*F3 - 1000<>1500*	*F4 - >1500*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits).	5	1	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*				**20**	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*				**160**
				G1 - bonne	*G2 - normal*	*G3 - pas assez*	*G4 - pas du tout*		*F1 - <500*	*F2 - 500<>1000*	*F3 - 1000<>1500*	*F4 - >1500*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	13	1	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*				**104**	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*				**832**
				G1 - bonne	*G2 - normal*	*G3 - pas assez*	*G4 - pas du tout*		*F1 - <500*	*F2 - 500<>1000*	*F3 - 1000<>1500*	*F4 - >1500*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	IV4 : 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	5	0	*le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*				**0**	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*				**0**
				G1 - bonne	*G2 - normal*	*G3 - pas assez*	*G4 - pas du tout*		*F1 - <500*	*F2 - 500<>1000*	*F3 - 1000<>1500*	*F4 - >1500*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
NOMBRE DE VARIABLES : 4			***Proportion du volet "modes actifs" en % de risque***		***31,00***	***Niveau de criticité des variables***		**156**	***Niveau de criticité de la Famille "mode actif"***				**1248**

La prise en compte de la variable est égale à 0 lorsque la variable n'est pas utilisée et de 1 lorsqu'elle est permanente quel que soit le PN.

**** le critère IV 3 est pris en compte dans le mode actif bien que n'apparaissant pas comme tel dans le document du CEREMA car le passage en chicane des véhicules routiers est pris en compte dans divers variables dans les autres volets.***

Criticité ligne

Application Guide 021 V2

Etude de criticité des PN Ligne Nancy-Contrexéville — 0,00 — 3,06E-04

N° PN	Type	PN Fermé (=0) ou maintenu (=1)	Variable retenue (Vitesse)	Nombre de train	Nombre de véhicule moyen journalier 2035 sans aménagement	Nombre de véhicules moyen journalier	Nombre de voie(s)	Moment	Occurrence	Score	Facteur de l'occurrence	Occurrence ajustée	Gravité	Risque	Accélération nécessaire
Référence PSV PK 13+751	Gare		0	0	0	0	2	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	0,152
PN 05 - L040000 - PK 02+006	En agglomération	1	80	60	37	-	2			457,140	0,100	-	0,248	0,00E+00	0,040
PN 10 - L040000 - PK 04+142	En agglomération	1	80	60	37	720	2	43 200	0,024	492,340	0,100	0,002	0,248	6,02E-04	0,035
PN 14 - L040000 - PK 07+843	En agglomération	1	80	60	37	216	2	12 960	0,018	525,900	0,150	0,003	0,248	6,62E-04	-
PN 15 - L040000 - PK 09+045	Hors agglomération	1	90	60	37	13	2	792	0,009	372,480	0,150	0,001	0,244	3,30E-04	0,094
PN 18 - L040000 - PK 09+583	Hors agglomération	1	90	60	37	-	2	-	-	372,480	0,150	-	0,244	0,00E+00	0,067
PN 21 - L040000 - PK 09+917	En agglomération	1	80	60	37	228	2	13 680	0,018	591,120	0,150	0,003	0,248	6,74E-04	0,067
PN 23 - L040000 - PK 10+218	En agglomération	1	80	60	37	-	2			512,870	0,150	-	0,248	0,00E+00	0,053
PN 25 - L040000 - PK 10+469	En agglomération	1	80	60	37	44	2	2 664	0,011	589,480	0,150	0,002	0,248	4,09E-04	0,052
PN 30 - L040000 - PK 11+504	En agglomération	1	80	60	37	300	2	18 000	0,020	701,220	0,150	0,003	0,248	7,38E-04	-
PN 34 - L040000 - PK 015+378	En agglomération	1	80	32	37	44	2	1 421	0,009	291,230	0,100	0,001	0,107	9,57E-05	-
PN 35 - L040000 - PK 015+624	En agglomération	1	80	32	4120	4 952	2	158 477	0,041	799,070	0,150	0,006	0,107	6,55E-04	0,242
Changement vitesse - PK 15+852			90	32			2					-		0,00E+00	0,115
Changement vitesse - PK 15+853			115	32			2					-		0,00E+00	0,115
PN 37 - L040000 - PK 016+714	Champ		115	32	7	-	2	-	-	372,420	0,150	-	0,281	0,00E+00	0,297
Changement vitesse - PK 17+566			115				2							0,00E+00	0,505
Changement vitesse - PK 17+567			90				2							0,00E+00	-
PN 40 - L040000 - PK 017+802	En agglomération	1	80	32	3686	3 686	2	117 952	0,036	826,860	0,200	0,007	0,107	7,72E-04	0,161
PN 43 - L040000 - PK 018+087	En agglomération	1	80	32	283	283	2	9 056	0,016	457,170	0,100	0,002	0,107	1,66E-04	0,529
Changement vitesse - PK 18+437			90	32			2							0,00E+00	0,178
Changement vitesse - PK 18+438			100	32			2							0,00E+00	0,142
PN 43 bis - L040000 - PK 018+503	Privé		110	32	0		2			213,790	0,075		0,258	0,00E+00	0,081
PN 44 - L040000 - PK 018+874	Champ	1	110	32	91	91	2	2 912	0,005	381,130	0,150	0,001	0,268	2,08E-04	0,049
Changement vitesse - PK 19+036			110	30			2							0,00E+00	0,038
Changement vitesse - PK 19+037			115	30			2							0,00E+00	-
PN 47 - L040000 - PK 019+766	Champ		115	30	2	-	2	-	-	439,090	0,150	-	0,281	0,00E+00	-
PN 49 - L040000 - PK 020+593	En agglomération	1	115	30	396	398	2	11 940	0,018	554,070	0,150	0,003	0,425	1,16E-03	-
PN 51 - L040000 - PK 022+397	Hors agglomération	1	115	30	513	513	2	15 390	0,029	371,030	0,150	0,004	0,259	1,12E-03	0,148
PN 53 - L040000 - PK 023+286	Champ	1	115	30	6	6	2	180	0,001	298,530	0,100	0,000	0,281	2,81E-05	0,226
Changement vitesse - PK 23+769			115				2							0,00E+00	0,532
Changement vitesse - PK 23+770			90				2							0,00E+00	-
PN 55 - L040000 - PK 024+184	Champ	1	90	30	68	68	2	2 040	0,004	423,180	0,150	0,001	0,220	1,43E-04	-
Arrêt Mirecourt - PK 024+728			0	30		-	2	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	0,898
PN 56 - L040000 - PK 024+943	En agglomération	1	90	30	4291	4 291	1	128 730	0,038	853,570	0,200	0,008	0,248	1,87E-03	0,084
Changement vitesse - PK 25+295			90				2							0,00E+00	0,091
Changement vitesse - PK 25+296			115				2							0,00E+00	0,058
PN 57 - L040000 - PK 027+299	En agglomération	1	115	30	91	97	1	2 910	0,012	408,560	0,100	0,001	0,425	5,18E-04	0,362
Changement vitesse - PK 27+456			115	30			1							0,00E+00	0,132
Changement vitesse - PK 27+457			100	30			1							0,00E+00	0,132
PN 58 - L040000 - PK 027+643	Champ		100	30	6	-	1	-	-	268,820	0,100	-	0,244	0,00E+00	0,134
Changement vitesse - PK 28+382			100	30			1							0,00E+00	0,077
Changement vitesse - PK 28+383			115	30			1							0,00E+00	-
PN 60 - L040000 - PK 028+571	Champ	1	115	30	79	79	1	2 370	0,005	297,140	0,100	0,000	0,281	1,33E-04	-
PN 62 - L040000 - PK 030+005	Hors agglomération	1	115	30	275	275	1	8 250	0,022	330,450	0,150	0,003	0,259	8,73E-04	-
PN 64 - L040000 - PK 031+224	Champ		115	30	6	-	1	-	-	212,320	0,100	-	0,281	0,00E+00	-
PN 65 - L040000 - PK 031+472	Champ		115	30	6	-	1	-	-	209,420	0,100	-	0,281	0,00E+00	-
PN 66 - L040000 - PK 032+320	En agglomération	1	115	30	85	97	1	2 910	0,012	376,320	0,100	0,001	0,425	5,18E-04	-
PN 66 bis - L040000 - PK 032+959	Champ		115	30	7	-	1	-	-	212,320	0,100	-	0,281	0,00E+00	-
PN 67 - L040000 - PK 033+513	Champ		115	30	17	-	1	-	-	250,740	0,100	-	0,281	0,00E+00	-
PN 69 - L040000 - PK 034+986	Champ		115	30	6	-	1	-	-	247,080	0,100	-	0,281	0,00E+00	-
PN 70 - L040000 - PK 035+547	En agglomération	1	115	30	91	97	1	2 910	0,012	445,470	0,100	0,001	0,425	5,18E-04	-
PN 71 - L040000 - PK 036+139	Champ		115	30	6	6	1	180	0,001	220,300	0,100	0,000	0,281	2,81E-05	-
PN 72 - L040000 - PK 036+680	Hors agglomération	1	115	30	310	310	1	9 300	0,024	439,850	0,150	0,004	0,259	9,15E-04	-
PN 74 - L040000 - PK 037+943	Hors agglomération	1	115	30	313	313	1	9 390	0,024	373,180	0,150	0,004	0,259	9,19E-04	-
PN 76 - L040000 - PK 038+392	En agglomération	1	115	30	1002	1 008	1	30 240	0,025	497,630	0,150	0,002	0,425	1,04E-03	-
PN 78 - L040000 - PK 039+239	Champ		115	30	6	-	1	-	-	317,370	0,150	-	0,281	0,00E+00	-
PN 80 - L040000 - PK 039+941	Champ	1	115	30	108	108	1	3 240	0,006	366,640	0,150	0,001	0,281	2,41E-04	-
PN 82 - L040000 - PK 040+764	Champ		115	30	6	-	1	-	-	223,900	0,100	-	0,281	0,00E+00	-
PN 84 - L040000 - PK 041+295	Champ	1	115	30	91	97	1	2 910	0,005	299,280	0,100	0,001	0,281	1,50E-04	0,025
PN 86 - L040000 - PK 041+945	Champ	1	115	30	9	9	1	270	0,001	243,470	0,100	0,000	0,281	3,59E-05	0,039
Changement vitesse - PK 43+016			115				1							0,00E+00	0,116
Changement vitesse - PK 43+017			110				1							0,00E+00	-
PN 88 - L040000 - PK 043+059	En agglomération	1	110	30	412	418	1	12 540	0,018	486,820	0,100	0,002	0,415	7,62E-04	-
PN 89 - L040000 - PK 043+391	Champ		110	30	6	-	1	-	-	215,220	0,100	-	0,268	0,00E+00	-
PN 90 - L040000 - PK 043+682	Champ		110	30	159	161	1	4 830	0,007	334,070	0,150	0,001	0,268	2,93E-04	-
PN 91 - L040000 - PK 044+624	Champ		110	30	2	-	1	-	-	261,610	0,100	-	0,268	0,00E+00	-
PN 92 - L040000 - PK 045+245	Champ	1	110	30	17	19	1	570	0,002	284,100	0,100	0,000	0,268	5,38E-05	-
PN 93 - L040000 - PK 045+359	Champ		110	30	2	-	1	-	-	229,730	0,100	-	0,268	0,00E+00	-
PN 94 - L040000 - PK 046+413	Champ	1	110	30	28	28	1	840	0,003	272,460	0,100	0,000	0,268	6,80E-05	-
PN 95 - L040000 - PK 047+387	Champ	1	110	30	45	53	1	1 590	0,004	265,200	0,100	0,000	0,268	9,99E-05	-
PN 96 - L040000 - PK 048+027	Champ		110	30	6	-	1	-	-	257,250	0,100	-	0,268	0,00E+00	-
PN 97 - L040000 - PK 048+203	Champ		110	30	2	-	1	-	-	270,310	0,100	-	0,268	0,00E+00	-
PN 98 - L040000 - PK 049+202	Champ	1	110	30	6	6	1	180	0,001	202,180	0,100	0,000	0,268	2,69E-05	-
PN 99 - L040000 - PK 049+803	En agglomération	1	110	30	297	297	1	8 910	0,017	349,810	0,150	0,002	0,415	6,36E-04	-
PN 103 - L040000 - PK 050+667	Hors agglomération		110	30	2	-	1	-	-	254,360	0,100	-	0,254	0,00E+00	-
PN 102 - L040000 - PK 051+307	Champ	1	110	30	34	36	1	1 080	0,003	314,480	0,150	0,000	0,268	1,15E-04	-
PN 103 - L040000 - PK 051+721	Champ	1	110	30	6	12	1	360	0,002	289,130	0,100	0,000	0,268	4,28E-05	0,106
PN 105 - L040000 - PK 052+733	Champ		110	30	6	-	1	-	-	289,130	0,100	-	0,268	0,00E+00	0,139
Changement vitesse - PK 53+785			110				1							0,00E+00	0,181
Changement vitesse - PK 53+786			80				1							0,00E+00	-
PN 109 - L040000 - PK 054+318	En agglomération	1	80	30	170	170	1	5 100	0,013	317,960	0,100	0,001	0,107	1,39E-04	0,137
PN 110 - L040000 - PK 054+362	En agglomération	1	80	30	8953	8 953	1	268 590	0,051	413,690	0,200	0,005	0,107	9,46E-04	0,130
Changement vitesse - PK 54+795			80				1							0,00E+00	0,136
Changement vitesse - PK 54+796			90				1							0,00E+00	-
PN 112 - L040000 - PK 054+865	Champ		90	30	6	-	1	-	-	301,420	0,150	-	0,220	0,00E+00	0,110
PN 113 - L040000 - PK 055+278	En agglomération	1	90	30	8953	8 959	1	268 770	0,051	669,470	0,150	0,008	0,248	1,91E-03	0,109
Changement vitesse VU-VE - PK 56+442			90				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	-
Changement vitesse VU-VE - PK 56+443			60				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	-
Changement vitesse VE-VE - PK 56+875			60				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	-
Changement vitesse V1-V1 - PK 56+876			80				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	-
Changement vitesse VU-V1 - PK 56+442			80				1							0,00E+00	-
Changement vitesse VU-V1 - PK 56+443			80				1							0,00E+00	-
Changement vitesse V1-V1 - PK 56+875			80				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	-
Changement vitesse V1-V1 - PK 56+876			80				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	-
Arrêt Mirecourt - PK 057+131			0	30			1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	0,140
Changement vitesse VE-VU - PK 94+491			40				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	-
Changement vitesse VE-VU - PK 94+492			90				1	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	-
PN 66 - L030000 - PK 095+139	En agglomération	1	90	34	1099	1 099	1	37 366	0,025	457,940	0,100	0,003	0,248	6,31E-04	0,063
PN 67 - L030000 - PK 096+390	En agglomération	1	90	34	453	453	1	15 402	0,019	467,240	0,100	0,002	0,248	4,67E-04	0,064
PN 68 - L030000 - PK 097+786	En agglomération	1	90	34	5606	5 606	1	190 604	0,044	581,070	0,150	0,007	0,248	1,65E-03	0,084
Changement vitesse - PK 87+895			115				1								
Changement vitesse - PK 87+894			70				1								
Changement vitesse - PK 86+943			70				1								
Changement vitesse - PK 86+942			95				1								
Changement vitesse - PK 85+272			95				1								
Changement vitesse - PK 85+271			110				1								
PN 52 - L035000 - PK 083+315	Champ	1	110	34	6	6	1	204	0,001	303,600	0,150	0,000	0,268	4,03E-05	0,038
Changement vitesse - PK 82+660			110				1							0,00E+00	-
Changement vitesse - PK 82+659			115				1							0,00E+00	-
PN 50 - L035000 - PK 082+179	Champ	1	115	34	17	17	1	578	0,002	270,290	0,100	0,000	0,281	5,26E-05	-
PN 49 - L035000 - PK 081+260	En agglomération	1	115	34	28	28	1	952	0,009	288,400	0,100	0,001	0,425	3,96E-04	-
PN 45 - L035000 - PK 078+789	Champ	1	115	34	6	6	1	204	0,001	353,610	0,150	0,000	0,281	4,21E-05	-
PN 44 - L035000 - PK 075+212	Champ		115	34	6	-	1	-	-	243,500	0,100	-	0,281	0,00E+00	-
PN 43 - L035000 - PK 075+622	Champ		115	34	6	6	1	-	-	209,420	0,100	-	0,281	0,00E+00	-
PN 42 - L035000 - PK 075+105	Champ	1	115	34	6	6	1	204	0,001	234,800	0,100	0,000	0,281	2,81E-05	0,014
PN 41 - L035000 - PK 073+068	Champ	1	115	34	113	113	1	3 842	0,006	348,500	0,150	0,001	0,281	2,47E-04	0,014
Changement vitesse - PK 71+841			115	34			1							0,00E+00	0,014
Changement vitesse - PK 71+840			110	34			1							0,00E+00	0,141
Limite de GI - PK 70+050			110	34			1							0,00E+00	0,006
Changement vitesse - PK 68+789			*110*	*34*			*1*							0,00E+00	0,006
	Gare		0	34	-	-	2	-	-	-	-	-	-	0,00E+00	0,001

Cadencement	38
	40
	40
	40
	40
	40
	40
	40

PN transformé en SAL4
PN traité pour les modes actifs
PN remplacé par un OA
PN supprimé
PN transformé en SAL2

Longueur du tronçon (km)	77,9
Somme Risque	3,06E-04
Minimisation	#DIV/0!

Temps de parcours PSV-Vittel
Temps de parcours PSV-Vittel max
Temps de parcours total
Temps de parcours total max

PN05 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	0
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	7
Moment	0
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	420

Score de criticité total PN	457,14
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	0,00E+00

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F2	
	1	6,52	1	2	13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	6,52	8	2	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F2	
	1	4,35	8	2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F2	
	1	3,62	8	2	57,92
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	5,8	8	2	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G2	
	1	6,52	1	2	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2	
	1	5,07	1	2	10,14
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G2	
	1	3,62	8	2	57,92
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2	
	1	5,07	4	2	40,56

PN05 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN10 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	720
Nombre de PL/j	2
Nombre de passages modes actifs/j	7
Moment	43200
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	420

Score de criticité total PN	**492,34**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	6,02E-04

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G1 - Annonce du PN influencée par la des	F2		
	1	7,25	1	2		14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - Assez bonne	F2		
	1	6,52	2	2		26,08
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F2		
	1	6,52	1	2		13,04
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - >=Da	F2		
	1	4,35	2	2		17,4
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F2		
	1	4,35	8	2		69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F2		
	1	3,62	8	2		57,92
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F2		
	0	5,8	8	2		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2		
	1	2,9	1	2		5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F2		
	1	2,9	4	2		23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1		
	1	4,35	2	1		8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F2		
	1	5,07	1	2		10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - plus de 50	F2		
	1	7,97	2	2		31,88
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1	G2		
	1	6,52	1	2		13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2		
	0	5,07	1	2		0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G2		
	0	3,62	8	2		0
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2		
	1	5,07	4	2		40,56

PN10 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F2	
	1	7,25	4	2	58
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	13	4	1	52
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10

PN14 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	216
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	12960
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	**525,9**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	6,62E-04

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*		*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un		F2	
	1	7,25	2		2	29
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée		F2	
	1	6,52	4		2	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Fréquence 1 à 2 fois par semaine		F2	
	1	6,52	2		2	26,08
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%		F2	
	1	4,35	8		2	69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50		F2	
	1	4,35	8		2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E		F2	
	0	3,62	8		2	0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non				F2	
	0	5,8	8		2	0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*		*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non				F1	
	0	5,07	8		1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*		*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°		F1	
	1	2,9	1		1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*		*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris		F1	
	1	2,9	4		1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*		*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m		F1	
	1	4,35	2		1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*		*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage		F1	
	1	5,07	4		1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*		*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50		F2	
	1	7,97	4		2	63,76
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1		G2	
	1	6,52	1		2	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois		G2	
	1	5,07	1		2	10,14
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P4 - Circulation de transport sans itinérair		G2	
	0	3,62	8		2	0
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h		F2	
	1	5,07	4		2	40,56

PN14 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	8	1	1	8
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	13	4	1	52
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN15 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	13,2
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	792
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	**372,48**
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	3,30E-04

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,25	8	1		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - fortement dégradée	F2		
	1	6,52	4	2		52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F2		
	0	6,52	8	2		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F2		
	1	4,35	8	2		69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F2		
	1	4,35	8	2		69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E	F2		
	0	3,62	8	2		0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F2		
	0	5,8	8	2		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1		
	1	2,9	2	1		5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1		
	1	4,35	4	1		17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - Virage	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,97	8	1		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P1	G2		
	0	6,52	1	2		0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2		
	0	5,07	1	2		0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G2		
	1	3,62	4	2		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2		
	1	5,07	4	2		40,56

PN15 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G2 - normal	F1	
	0	8	2	1	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G1 - bonne	F1	
	0	5	1	1	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G1 - bonne	F1	
	0	13	1	1	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN18 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	0
Nombre de PL/j	0
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	0
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	**372,48**
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	0,00E+00

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,25	8	1		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - fortement dégradée	F2		
	1	6,52	4	2		52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F2		
	0	6,52	8	2		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F2		
	1	4,35	8	2		69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F2		
	1	4,35	8	2		69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E	F2		
	0	3,62	8	2		0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F2		
	0	5,8	8	2		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1		
	1	2,9	2	1		5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1		
	1	4,35	4	1		17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - Virage	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,97	8	1		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P1	G2		
	0	6,52	1	2		0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2		
	0	5,07	1	2		0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G2		
	1	3,62	4	2		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2		
	1	5,07	4	2		40,56

PN18 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G2 - normal	F1	
	0	8	2	1	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G1 - bonne	F1	
	0	5	1	1	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G1 - bonne	F1	
	0	13	1	1	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN21 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	228
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	13680
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	**591,12**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	6,74E-04

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G1 - Annonce du PN influencée par la des	F2		
	1	7,25	1	2		14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - fortement dégradée	F2		
	1	6,52	4	2		52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F2		
	0	6,52	8	2		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F2		
	1	4,35	8	2		69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F2		
	1	4,35	8	2		69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E	F2		
	0	3,62	8	2		0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F2		
	0	5,8	8	2		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1		
	1	2,9	1	1		2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1		
	1	4,35	4	1		17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G4 - Virage et pente	F1		
	1	5,07	8	1		40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2		
	1	7,97	8	2		127,52
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P1	G2		
	0	6,52	1	2		0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2		
	0	5,07	1	2		0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G2		
	1	3,62	4	2		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2		
	1	5,07	4	2		40,56

PN21 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN23 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	0
Nombre de PL/j	0
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	0
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	**512,87**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	0,00E+00

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G1 - Annonce du PN influencée par la des	F1		
	1	7,25	1	1		7,25
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - fortement dégradée	F2		
	1	6,52	4	2		52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F2		
	0	6,52	8	2		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F2		
	1	4,35	8	2		69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F2		
	1	4,35	8	2		69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E	F2		
	0	3,62	8	2		0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F2		
	0	5,8	8	2		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1		
	1	2,9	1	1		2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1		
	1	4,35	4	1		17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G4 - Virage et pente	F1		
	1	5,07	8	1		40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1		
	1	7,97	8	1		63,76
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P1	G2		
	0	6,52	1	2		0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2		
	0	5,07	1	2		0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G2		
	1	3,62	4	2		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2		
	1	5,07	4	2		40,56

PN23 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN25 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	44,4
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	2664
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	**589,48**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	4,09E-04

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*		*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un		F1	
	1	7,25	2		1	14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée		F2	
	1	6,52	4		2	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Fréquence 1 à 2 fois par semaine		F2	
	1	6,52	2		2	26,08
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%		F2	
	1	4,35	8		2	69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50		F2	
	1	4,35	8		2	69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G4 - Axe E/O ou O/E		F2	
	0	3,62	8		2	0
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non				F2	
	0	5,8	8		2	0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*		*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident		F1	
	1	5,07	4		1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*		*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°		F1	
	1	2,9	2		1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*		*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris		F1	
	1	2,9	4		1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*		*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m		F1	
	1	4,35	2		1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*		*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente		F1	
	1	5,07	8		1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*		*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50		F1	
	1	7,97	4		1	31,88
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1		G2	
	0	6,52	1		2	0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois		G2	
	0	5,07	1		2	0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair		G2	
	1	3,62	8		2	57,92
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*		*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h		F2	
	1	5,07	4		2	40,56

PN25 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	8	4	1	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	5	4	1	20
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	13	4	1	52
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN30 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	60
Nombre de véhicules/j	300
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	
Moment	18000
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	0

Score de criticité total PN	**701,22**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,2
Facteur d'occurrence champ	0,2
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	7,38E-04

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un	F2		
	1	7,25	2	2		29
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F2		
	1	6,52	1	2		13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F2		
	1	6,52	1	2		13,04
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F2		
	1	4,35	8	2		69,6
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F2		
	1	4,35	8	2		69,6
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F2		
	1	3,62	8	2		57,92
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F2		
	0	5,8	8	2		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2		
	1	2,9	1	2		5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F2		
	1	2,9	4	2		23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1		
	1	4,35	2	1		8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - Virage	F2		
	1	5,07	4	2		40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2		
	1	7,97	8	2		127,52
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P1	G2		
	0	6,52	1	2		0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G2		
	0	5,07	1	2		0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G2		
	1	3,62	8	2		57,92
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F2		
	1	5,07	4	2		40,56

PN30 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F2	
	1	7,25	4	2	58
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F2	
	0	2,17	8	2	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN34 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32,0
Nombre de véhicules/j	44,4
Nombre de PL/j	*2,0*
Nombre de passages modes actifs/j	*7,0*
Moment	1420,8
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	224,0

Score de criticité total PN	**291,23**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	9,57E-05

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,25	8	1		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F1		
	1	3,62	8	1		28,96
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	5,8	8	1		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1		
	1	2,9	1	1		2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou +	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - Virage	F1		
	1	5,07	4	1		20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,97	8	1		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1	G1		
	1	6,52	1	1		6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1		
	1	5,07	1	1		5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28

PN34 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN35 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32
Nombre de véhicules/j	4952,4
Nombre de PL/j	61
Nombre de passages modes actifs/j	23
Moment	158476,8
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	736

Score de criticité total PN	**799,07**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,2
Facteur d'occurrence champ	0,2
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	6,55E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F3	
	0	7,25	8	4	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F2	
	1	2,9	2	2	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F2	
	1	2,9	8	2	46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2	
	1	4,35	2	2	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F2	
	1	5,07	8	2	81,12
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F3	
	1	7,97	8	4	255,04
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN35 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F3	
	1	3,62	2	4	28,96
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F2	
	1	8	2	2	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	5	1	2	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	13	1	2	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F2	
	0	5	8	2	0

PN37 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32
Nombre de véhicules/j	0
Nombre de PL/j	*0*
Nombre de passages modes actifs/j	*?*
Moment	0
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

PN Supprimé

Score de criticité	**372,42**
Zone PN	Champ
Facteur [illegible] agglo	0,1
Fac[illegible]ce hors agglo	0,15
[illegible]currence champ	0,15
[illegible] d'occurrence PN	**0,15**
[illegible]veau de rique	0,00E+00

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F1	
	1	6,52	4	1	26,08
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN37 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G4 - pas du tout	F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G4 - pas du tout	F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non		G4 - pas du tout	F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN40 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32
Nombre de véhicules/j	3 686
Nombre de PL/j	73
Nombre de passages modes actifs/j	200
Moment	117 952
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	6400

Score de criticité total PN	**826,86**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,2
Facteur d'occurrence hors agglo	0,3
Facteur d'occurrence champ	0,3
Facteur d'occurrence PN	**0,2**
Niveau de risque	7,72E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F3	
	0	7,25	8	4	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F3	
	0	5,07	8	4	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2	
	1	2,9	1	2	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F2	
	1	2,9	8	2	46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G1 - Supérieure à 8m	F3	
	1	4,35	1	4	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F2	
	1	5,07	4	2	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non		G4 - de 0 à 20	F3	
	0	7,97	8	4	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3	G1	
	1	6,52	4	1	26,08
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Entre 40 et 80 km/h	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F3	
	1	3,62	2	4	28,96

PN40 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F4	
	1	8	2	8	128
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F4	
	1	5	2	8	80
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F4	
	1	13	2	8	208
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN43 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32
Nombre de véhicules/j	283
Nombre de PL/j	13
Nombre de passages modes actifs/j	5
Moment	9056
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	160

Score de criticité total PN	**457,17**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	1,66E-04

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F2		
	0	7,25	8	2		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1		
	1	3,62	4	1		14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1		
	1	5,8	8	1		46,4
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F2		
	0	5,07	8	2		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1		
	1	2,9	1	1		2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2		
	1	4,35	2	2		17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G4 - Virage et pente	F1		
	1	5,07	8	1		40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2		
	1	7,97	8	2		127,52
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P2	G1		
	1	6,52	2	1		13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1		
	1	5,07	1	1		5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - Entre 40 et 80 km/h	F1		
	1	5,07	2	1		10,14

PN43 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN43bis L40

Trafic	
Nombre de trains/j	40
Nombre de véhicules/j	0
Nombre de PL/j	0
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	0
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**213,79**
Zone PN	
Facteur d'occurrence en agglo	0,075
Facteur d'occurrence hors agglo	0,075
Facteur d'occurrence champ	0,075
Facteur d'occurrence PN	**0,075**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination [illegible] dans laquelle l[illegible] placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G[illegible] activité générant un r	F1	
	1	7,[illegible]	2	1	14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération [illegible] de la va[illegible]*	*[illegible]ehension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Pas lisible	F1	
		6,52	8	1	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en [illegible] de la variable*	*[illegible]ondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
				F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	4,35	8	1	0
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	4,35	8	1	0
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1	G1	
	0	6,52	1	1	0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			G1	
	0	3,62	8	1	0
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

Guide NON applicable car PN Piéton Privé

PN43bis L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - PN croix St André	F1	
	1	7,25	8	1	58
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN44 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	32
Nombre de véhicules/j	91
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	2912
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**381,13**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de rique	2,08E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Assez bonne	F1	
	1	6,52	2	1	13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1	
	1	4,35	2	1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN44 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN47 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

PN Supprimé

Score de [illegible] PN	**439,09**
Zone [illegible]	Champ
[illegible] d'occurrence en agglo	0,1
[illegible] d'occurrence hors agglo	0,15
[illegible] d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Pas lisible	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN47 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN49 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	398
Nombre de PL/j	18
Nombre de passages modes actifs/j	49
Moment	11 940
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	1 470

Score de criticité total PN	**554,07**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,16E-03

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2	
	1	4,35	2	2	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2	
	1	7,97	8	2	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	

PN49 L40

	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F3	
	1	8	2	4	64
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F3	
	1	5	1	4	20
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F3	
	1	13	1	4	52
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F3	
	0	5	8	4	0

PN51 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	513
Nombre de PL/j	5
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	15 390
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**371,03**
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,12E-03

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F2	
	1	2,9	2	2	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F2	
	1	2,9	8	2	46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F2	
	1	5,07	2	2	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,97	8	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN51 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F2	
	1	7,25	4	2	58
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN53 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	180
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**298,53**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	2,81E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1	G1	
	0	6,52	1	1	0
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	0	5,07	1	1	0
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN53 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN55 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	68
Nombre de PL/j	3
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	2 040
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**423,18**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,43E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN55 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN56 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	4 291
Nombre de PL/j	120
Nombre de passages modes actifs/j	6
Moment	128 730
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	180

Score de criticité total PN	**853,57**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,2
Facteur d'occurrence hors agglo	0,3
Facteur d'occurrence champ	0,3
Facteur d'occurrence PN	**0,2**
Niveau de risque	1,87E-03

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - Présence d'au moins 2 activités géné	F3		
	1	7,25	8	4		232
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1		
	1	6,52	8	1		52,16
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1		
	1	4,35	1	1		4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1		
	1	3,62	2	1		7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1		
	1	5,8	8	1		46,4
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F3		
	0	5,07	8	4		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G4 - 27°> < 31°	F2		
	1	2,9	8	2		46,4
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G4 - + de 14m	F2		
	1	2,9	8	2		46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F3		
	1	4,35	2	4		34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F2		
	1	5,07	1	2		10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - de 20 à 50	F3		
	1	7,97	4	4		127,52
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P3	G1		
	1	6,52	4	1		26,08
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1		
	1	5,07	8	1		40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28

PN56 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F3	
	1	3,62	2	4	28,96
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	8	1	1	8
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5

PN57 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	97
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	3
Moment	2 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	90

Score de criticité total PN	**408,56**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	5,18E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN57 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G4 - pas du tout	F1	
	1	5	8	1	40
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G4 - pas du tout	F1	
	1	13	8	1	104
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN58 L40

PN Supprimé

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criti					**268,82**
Zone PN					Champ
Facte en agglo					0,1
F ence hors agglo					0,1
ur d'occurrence champ					0,1
ur d'occurrence PN					**0,1**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN58 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN60 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	79
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	2 370
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**297,14**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,33E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN60 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN62 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	275
Nombre de PL/j	3
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	8 250
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**330,45**
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	8,73E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un	F2	
	1	7,25	2	2	29
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,97	8	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN62 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN64 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

PN Supprimé

Score de criticité [illegible] PN	**212,32**
Zone PN	Champ
Facteur d[illegible] agglo	0,1
Fact[illegible] hors agglo	0,1
[illegible]urrence champ	0,1
[illegible] d'occurrence PN	**0,1**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN64 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN65 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criti[illegible]al PN	**209,42**
Zone PN	Champ
Fac[illegible]se en agglo	0,1
[illegible]urrence hors agglo	0,1
[illegible] occurrence champ	0,1
[illegible]teur d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en comp[illegible] de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN65 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN66 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	97
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	6
Moment	2 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	180

Score de criticité total PN	**376,32**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	5,18E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - Présence d'une gare + 1 activité	F1	
	1	7,25	4	1	29
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F1	
	1	7,97	4	1	31,88
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN66 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G3 - pas assez	F1	
	1	8	4	1	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G4 - pas du tout	F1	
	1	5	8	1	40
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN66bis L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**212,32**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN66bis L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN67 L40

PN Supprimé

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	*1*
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité du PN	**250,74**
Zone PN	Champ
Facteur [illegible] agglo	0,1
Fac[illegible]ce hors agglo	0,1
[illegible]currence champ	0,1
[illegible] d'occurrence PN	**0,1**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN67 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN69 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total	**247,08**
Zone PN	Champ
Facteur d'occ[illegible]	0,1
Facteur [illegible] hors agglo	0,1
Fac[illegible] ce champ	0,1
[illegible]currence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN69 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN70 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	97
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	7
Moment	2 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	210

Score de criticité total PN	**445,47**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	5,18E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1	
	1	4,35	2	1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN70 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G4 - pas du tout	F1	
	1	5	8	1	40
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G4 - pas du tout	F1	
	1	13	8	1	104
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN71 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	180
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**220,30**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	2,81E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - >=Da-20%	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN71 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN72 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	310
Nombre de PL/j	8
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	9 300
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**439,85**
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	9,15E-04

Environnement					**Score criticité**
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2	
	1	7,97	8	2	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	

PN72 L40

	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN74 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	313
Nombre de PL/j	24
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	9 390
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**373,18**
Zone PN	Hors agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	9,19E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F2	
	1	4,35	4	2	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,97	8	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN74 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN76 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	1 008
Nombre de PL/j	18
Nombre de passages modes actifs/j	15
Moment	30 240
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	450

Score de criticité total PN	**497,63**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,04E-03

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F2		
	0	7,25	8	2		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1		
	1	4,35	1	1		4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1		
	1	3,62	2	1		7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Saisonnier	F1		
	1	5,8	4	1		23,2
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F2		
	0	5,07	8	2		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2		
	1	2,9	1	2		5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F2		
	1	2,9	4	2		23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2		
	1	4,35	2	2		17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G2 - pente	F2		
	1	5,07	2	2		20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2		
	1	7,97	8	2		127,52
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P2	G1		
	1	6,52	2	1		13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1		
	1	5,07	8	1		40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28

PN76 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F2	
	1	7,25	4	2	58
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN78 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**317,37**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence	0,1
Facteur d'occurrence agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F1	
	1	6,52	4	1	26,08
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - sans déviation et sans accident	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN78 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN80 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	108
Nombre de PL/j	5
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	3 240
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**366,64**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	2,41E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	

PN80 L40

	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN82 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité tot[illegible]N	**223,90**
Zone PN	Champ
Facteur d'o[illegible]aglo	0,1
Facteu[illegible]hors agglo	0,1
F[illegible]ence champ	0,1
[illegible]occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*[illegible]ration du risque [illegible]e la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F1	
	1	3,62	8	1	28,96
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN82 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN84 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	97
Nombre de PL/j	4
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	2 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**299,28**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,50E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN84 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN86 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	9
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	270
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**243,47**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	3,59E-05

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,25	8	1		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1		
	1	4,35	1	1		4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1		
	1	3,62	4	1		14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	5,8	8	1		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1		
	1	2,9	1	1		2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1		
	1	5,07	1	1		5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - de 20 à 50	F1		
	1	7,97	4	1		31,88
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1	G1		
	1	6,52	1	1		6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1		
	1	5,07	1	1		5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28

PN86 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN88 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	418
Nombre de PL/j	18
Nombre de passages modes actifs/j	9
Moment	12 540
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	270

Score de criticité total PN	**486,82**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	7,62E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Assez bonne	F1	
	1	6,52	2	1	13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Axe E/O ou O/E	F1	
	1	3,62	8	1	28,96
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F2	
	1	4,35	4	2	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F2	
	1	7,97	8	2	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	

PN88 L40

	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	8	1	1	8
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN89 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**215,22**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence	0,1
Facteur d'occurrence agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN89 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN90 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	161
Nombre de PL/j	5
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	4 830
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**334,07**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	2,93E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,97	8	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN90 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN91 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

PN Supprimé

Score de criticité [illegible] PN	**261,61**
Zone PN	Champ
Facteur [illegible] agglo	0,1
Fac[illegible]ce hors agglo	0,1
[illegible]ccurrence champ	0,1
[illegible] d'occurrence PN	**0,1**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*[illegible]ndération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F1	
	1	2,9	8	1	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN91 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN92 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	19
Nombre de PL/j	1
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	570
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**284,10**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	5,38E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN92 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN93 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

PN Supprimé

Score de criticité t[illegible]N	**229,73**
Zone PN	Champ
Facteur d'[illegible]agglo	0,1
Facte[illegible]e hors agglo	0,1
[illegible]rence champ	0,1
[illegible] occurrence PN	**0,1**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*[illegible]ération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN93 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN94 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	28
Nombre de PL/j	1
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	840
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**272,46**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	6,80E-05

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,25	8	1		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	6,52	8	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1		
	1	3,62	4	1		14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non			F1		
	0	5,8	8	1		0
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1		
	1	2,9	1	1		2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1		
	1	2,9	4	1		11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Non			F1		
	0	5,07	8	1		0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F1		
	0	7,97	8	1		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1	G1		
	1	6,52	1	1		6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1		
	1	5,07	8	1		40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1		
	1	3,62	8	1		28,96
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28

PN94 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN95 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	53
Nombre de PL/j	2
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	1 590
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**265,20**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	9,99E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN95 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN96 L40

PN Supprimé

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité final PN					**257,25**
Zone PN					Champ
Facteur [illegible] en agglo					0,1
[illegible] hors agglo					0,1
[illegible] champ					0,1
[illegible] PN					**0,1**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN96 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN97 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**270,31**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence	0,1
Facteur d'occurrence agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F1	
	1	2,9	8	1	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN97 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN98 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	180
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**202,18**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	2,69E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN98 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN99 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	297
Nombre de PL/j	18
Nombre de passages modes actifs/j	4
Moment	8 910
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	120

Score de criticité total PN	**349,81**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	6,86E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2	
	1	4,35	2	2	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,97	8	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN99 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN101 L40

PN Supprimé

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de [illegible]é total PN	**254,36**
Zone [illegible]	Hors agglomération
[illegible]ence en agglo	0,1
[illegible]occurrence hors agglo	0,1
[illegible]r d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en [illegible]e de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un r	F1	
	1	7,25	2	1	14,5
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F1	
	1	6,52	4	1	26,08
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN101 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN102 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	36
Nombre de PL/j	2
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	1 080
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**314,48**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,19E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN102 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN103 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	12
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	360
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**289,13**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	4,08E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F1	
	1	2,9	8	1	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN103 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN105 L40

PN Supprimé

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité [illegible] PN	**289,13**
Zone PN	Champ
Facteur [illegible] agglo	0,1
Fact[illegible]se hors agglo	0,1
[illegible]currence champ	0,1
[illegible]'occurrence PN	**0,1**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F1	
	1	2,9	8	1	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN105 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN109 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	170
Nombre de PL/j	8
Nombre de passages modes actifs/j	12
Moment	5 100
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	360

Score de criticité total PN	**317,96**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	1,39E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Assez bonne	F1	
	1	6,52	2	1	13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	0	6,52	1	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Saisonnier	F1	
	1	5,8	4	1	23,2
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F1	
	1	2,9	2	1	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F1	
	1	2,9	8	1	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F1	
	1	4,35	2	1	8,7
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non		G1 - plus de 100	F2	
	0	7,97	1	2	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2 - Saisonnier	G1	
	1	5,07	2	1	10,14
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G1	
	1	3,62	4	1	14,48
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN109 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	5	2	1	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	13	2	1	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN110 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	8 953
Nombre de PL/j	501
Nombre de passages modes actifs/j	7
Moment	268 590
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	210

Score de criticité total PN	**413,69**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	5,46E-04

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F4		
	0	7,25	8	8		0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - Assez bonne	F1		
	1	6,52	2	1		13,04
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Non		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1		
	0	6,52	1	1		0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1		
	1	4,35	1	1		4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1		
	1	3,62	2	1		7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1		
	1	5,8	8	1		46,4
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F3		
	0	5,07	8	4		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F2		
	1	2,9	2	2		11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G4 - + de 14m	F2		
	1	2,9	8	2		46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G1 - Supérieure à 8m	F3		
	1	4,35	1	4		17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F2		
	1	5,07	1	2		10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non		G4 - de 0 à 20	F4		
	0	7,97	8	8		0
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P3	G1		
	1	6,52	4	1		26,08
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1		
	1	5,07	8	1		40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	G1		
	1	3,62	4	1		14,48
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28

PN110 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F4	
	1	3,62	2	8	57,92
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN112 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité to[illegible]N	**301,42**
Zone PN	Champ
Facteur d'o[illegible]gglo	0,1
Facteu[illegible] hors agglo	0,15
F[illegible]ence champ	0,15
[illegible] occurrence PN	**0,15**

PN Supprimé

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*[illegible]ération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Pas lisible	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN112 L40

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN113 L40

Trafic	
Nombre de trains/j	30
Nombre de véhicules/j	8 959
Nombre de PL/j	501
Nombre de passages modes actifs/j	28
Moment	268 770
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	840

Score de criticité total PN	**669,47**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,2
Facteur d'occurrence champ	0,2
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,91E-03

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un	F4	
	1	7,25	2	8	116
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1	
	1	5,8	8	1	46,4
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F3	
	0	5,07	8	4	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F2	
	1	2,9	4	2	23,2
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F2	
	1	2,9	8	2	46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G1 - Supérieure à 8m	F3	
	1	4,35	1	4	17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F2	
	1	5,07	4	2	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G1 - plus de 100	F4	
	1	7,97	1	8	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3	G1	
	1	6,52	4	1	26,08
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2 - 2 et 3 ème catégorie	G1	
	1	3,62	2	1	7,24
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN113 L40

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F4	
	1	3,62	2	8	57,92
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F2	
	1	8	2	2	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	5	1	2	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	13	1	2	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F2	
	0	5	8	2	0

PN66 L30

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	1 099
Nombre de PL/j	49
Nombre de passages modes actifs/j	13
Moment	37 366
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	442

Score de criticité total PN	**457,94**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	6,31E-04

						Score criticité
Environnement						
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un	F2		
	1	7,25	2	2		29
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1		
	1	6,52	1	1		6,52
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - <Da-20%	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - >50	F1		
	1	4,35	8	1		34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1		
	1	3,62	4	1		14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G4 - Fréquente (plusieurs fois/sem)	F1		
	1	5,8	8	1		46,4
Géométrie du PN						
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Non			F2		
	0	5,07	8	2		0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2		
	1	2,9	1	2		5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F2		
	1	2,9	4	2		23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F2		
	1	4,35	2	2		17,4
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*		
	Oui		G2 - pente	F2		
	1	5,07	2	2		20,28
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*		
	Oui		G3 - de 20 à 50	F2		
	1	7,97	4	2		63,76
Moments particuliers						
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P2	G1		
	1	6,52	2	1		13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1		
	1	5,07	8	1		40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		P1 - Présence d'interdiction de circulation	G1		
	1	3,62	1	1		3,62
Caractéristiques d'exploitation						
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*		
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1		
	1	5,07	4	1		20,28

PN66 L30

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F1	
	1	8	2	1	16
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	5	1	1	5
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F1	
	1	13	1	1	13
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F1	
	0	5	8	1	0

PN67 L30

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	453
Nombre de PL/j	20
Nombre de passages modes actifs/j	28
Moment	15 402
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	952

Score de criticité total PN	**467,24**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	4,67E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	7,25	8	2	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - >=Da-20%	F1	
	1	4,35	4	1	17,4
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - Fréquence 1 à 2 fois par semaine	F1	
	1	5,8	2	1	11,6
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F2	
	1	2,9	1	2	5,8
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F2	
	1	2,9	4	2	23,2
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - inférieure à 6 m	F2	
	1	4,35	4	2	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - Virage	F2	
	1	5,07	4	2	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F2	
	1	7,97	4	2	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2	G1	
	1	6,52	2	1	13,04
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN67 L30

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F2	
	1	3,62	2	2	14,48
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F2	
	1	8	2	2	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	5	1	2	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	13	1	2	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F2	
	0	5	8	2	0

PN68 L30

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	5 606
Nombre de PL/j	225
Nombre de passages modes actifs/j	26
Moment	190 604
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	884

Score de criticité total PN	**581,07**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,15
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	1,65E-03

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - Présence d'une activité générant un r	F3	
	1	7,25	2	4	58
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Saisonnier	F1	
	1	5,8	4	1	23,2
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F3	
	0	5,07	8	4	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - 45°> < 75°	F2	
	1	2,9	2	2	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - + de 14m	F2	
	1	2,9	8	2	46,4
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - entre 6 et 8 m	F3	
	1	4,35	2	4	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Non			F2	
	0	5,07	8	2	0
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F3	
	1	7,97	4	4	127,52
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P3	G1	
	1	6,52	4	1	26,08
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P2 - 2 et 3 ème catégorie	G1	
	1	3,62	2	1	7,24
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F3	
	1	3,62	2	4	28,96

PN68 L30

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - SAL 4	F2	
	1	7,25	2	2	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G2 - normal	F2	
	1	8	2	2	32
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	5	1	2	10
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Oui		G1 - bonne	F2	
	1	13	1	2	26
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F2	
	0	5	8	2	0

PN52 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	204
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**303,60**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	4,03E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - de 0 à 20	F1	
	1	7,97	8	1	63,76
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN52 L35

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN50 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	17
Nombre de PL/j	1
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	578
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**270,29**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	5,26E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN50 L35

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN49 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	28
Nombre de PL/j	1
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	952
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**288,40**
Zone PN	En agglomération
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de risque	3,96E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - EES/OON ou EEN/OOS	F1	
	1	3,62	4	1	14,48
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN49 L35

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN45 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	204
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**353,61**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	4,21E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Pas lisible	F1	
	1	6,52	8	1	52,16
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G3 - de 20 à 50	F1	
	1	7,97	4	1	31,88
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN45 L35

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN44 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	-
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	-
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

PN Supprimé

Score de criticité total	**243,50**
Zone PN	Champ
Facteur d'occ[illegible]	0,1
Facteur [illegible] hors agglo	0,1
Fac[illegible]e champ	0,1
[illegible]currence PN	**0,1**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*[illegible]on du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 31° > < 45°	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN44 L35

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN43 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	204
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

PN Supprimé

Score de criticité total	**209,42**
Zone PN	Champ
Facteur d'occu	0,1
Facteur ri	0,1
Fac	0,1
Fréquence PN	**0,1**

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - > = Da+20%	F1	
	1	4,35	1	1	4,35
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou <	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G2 - pente	F1	
	1	5,07	2	1	10,14
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinéraire	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24

PN43 L35

Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN42 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	6
Nombre de PL/j	-
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	204
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**234,80**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,1
Facteur d'occurrence champ	0,1
Facteur d'occurrence PN	**0,1**
Niveau de rique	2,81E-05

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 -Bonne dans les deux sens	F1	
	1	6,52	1	1	6,52
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	5,8	8	1	0
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - légère courbe ou pente	F1	
	1	5,07	1	1	5,07
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	G1	
	1	5,07	1	1	5,07
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28

PN42 L35

Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	2,17	8	1	0
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

PN41 L35

Trafic	
Nombre de trains/j	34
Nombre de véhicules/j	113
Nombre de PL/j	5
Nombre de passages modes actifs/j	?
Moment	3 842
Moment de circulation ferroviaires et modes actifs	?

Score de criticité total PN	**348,50**
Zone PN	Champ
Facteur d'occurrence en agglo	0,1
Facteur d'occurrence hors agglo	0,15
Facteur d'occurrence champ	0,15
Facteur d'occurrence PN	**0,15**
Niveau de risque	2,47E-04

					Score criticité
Environnement					
Contexte environnemental	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Détermination de la complexité dans laquelle le conducteur est placé*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,25	8	1	0
Lisibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Compréhension pour l'usager de l'environnement et sa capacité à anticiper*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - fortement dégradée	F1	
	1	6,52	4	1	26,08
Remontée de file / Stationnement sur PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Remontées de files constatées par période d'ouverture de la ligne ferroviaire*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Non			F1	
	0	6,52	8	1	0
Visibilité	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le passage à niveau est visible depuis sa distance d'arrêt (en fonction de la vitesse autorisée)*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - <Da-20%	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Conditions climatiques	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de jours de brouillards*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - >50	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Eblouissement	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Orientation de la route vis-à-vis du soleil couchant*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G2 - SSO/NNE ou SSE/NNO	F1	
	1	3,62	2	1	7,24
Survitesse	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse routière*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G1 - Peu fréquent1 à 2 fois / mois	F1	
	1	5,8	1	1	5,8
Géométrie du PN					
Profil difficile du PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	5,07	8	1	0
Angle de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Angle de croisement avec la voie ferrée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G1 - 75° > < 90°	F1	
	1	2,9	1	1	2,9
Longueur de traversée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Longueur de la traversée*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - 7à 14 m non compris	F1	
	1	2,9	4	1	11,6
Largeur de la chaussée	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Cohérence des largeurs de la chaussée*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G4 - Largeur PN + étroite que la route ou	F1	
	1	4,35	8	1	34,8
Géométrie de la route	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Profil de la voirie*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G4 - Virage et pente	F1	
	1	5,07	8	1	40,56
Points singuliers	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Non			F1	
	0	7,97	8	1	0
Moments particuliers					
Poids Lourds	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P1	G1	
	1	6,52	1	1	6,52
Transport en commun	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - plusieurs fois /jour	G1	
	1	5,07	8	1	40,56
Transports exceptionnels (yc matériel agricole)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*PN sur itinéraire de TE*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		P4 - Circulation de transport sans itinérair	G1	
	1	3,62	8	1	28,96
Caractéristiques d'exploitation					
Vitesse des circulations ferroviaires	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Vitesse maximale en sens pair ou impair*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G3 - Entre 80et 120 km/h	F1	
	1	5,07	4	1	20,28
Trafic voyageurs	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Nombre de trains voyageurs sur la ligne*	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*	
	Oui		G2 - 5 < et > 55	F1	

PN41 L35

	1	3,62	2	1	7,24
Type de PN	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Type de PN*	*Moment de la circulation complet*	
	Oui		G3 - SAL 2	F1	
	1	7,25	4	1	29
Site SEVESO	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Site SEVESO à proximité*	*Nombre de circulations ferroviaires*	
	Oui		G4 - Tous les f lux	F1	
	1	2,17	8	1	17,36
Modes actifs (non pris en compte pour PN "Hors agglo" ou "Champ")					
IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte des cheminements du mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	8	8	8	0
IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0
IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	13	8	8	0
IV4 : 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	*Prise en compte de la variable*	*Pondération du risque de la variable*	*Le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*	
	Non			F4	
	0	5	8	8	0

Géométrie du PN

Famille	Variables du risque	Pondération du risque de la variable	Prise en compte de la variable	G1	G2	G3	G4	Evaluation de la gravité maximale sur la variable du PN	F1	F2	F3	F4	Résultat de la criticité maximale au PN
GEOMETRIE DU PN	**Profil difficile du PN**	**5,07**	**0**	*Présence de profil difficile (art arrêté du 04 mai 2006)*				***0***	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*				**0**
				G1 - interdiction	*G2 - déviation*	*G3 - sans déviation et sans accident*	*G4 - Sans déviation et avec un accident*		*F1 - <12*	*F2 - 12<>72*	*F3 - 72<>720*	*F4 - >720*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	Angle de la route	**2,90**	**1**	*Angle de croisement avec la voie ferrée*				***3***	*Moment de la circulation complet*				**3**
				G1 - 75°> < 90°	*G2 - 45°> < 75°*	*G3 - 31° > < 45°*	*G4 - 27°> < 31°*		*F1 - <15000*	*F2 - 15000 <>350000*	*F3 - 350000<>800000*	*F4 - >800000*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	Longueur de traversée	**2,90**	**1**	*Longueur de la traversée*				***12***	*Moment de la circulation complet*				**12**
				G1 - moins de 5 m non compris	*G2 - 5 à 7m non compris*	*G3 - 7à 14 m non compris*	*G4 - + de 14m*		*F1 - <15000*	*F2 - 15000 <>350000*	*F3 - 350000<>800000*	*F4 - >800000*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	Largeur de la chaussée	**4,35**	**1**	*cohérence des largeurs de la chaussée*				***9***	*Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne*				**17**
				G1 - Supérieure à 8m	*G2 - entre 6 et 8 m*	*G3 - inférieure à 6 m*	*G4 - Largeur PN + étroite que la route au < à 5 m*		*F1 - <12*	*F2 - 12<>72*	*F3 - 72<>720*	*F4 - >720*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	Géométrie de la route	**5,07**	**1**	*Profil de la voirie*				***41***	*Moment de la circulation complet*				**41**
				G1 - légère courbe ou pente	*G2 - pente*	*G3 - Virage*	*G4 - Virage et pente*		*F1 - <15000*	*F2 - 15000<>350000*	*F3 - 350000<>800000*	*F4 - >800000*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	Point singuliers	**7,97**	**1**	*présence d'un tourne à gauche, carrefour ou giratoire (distance en m)*				***64***	*Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne*				**128**
				G1 - plus de 100	*G2 - plus de 50*	*G3 - de 20 à 50*	*G4 - de 0 à 20*		*F1 - <120*	*F2 - 120<>1200*	*F3 - 1200<>7200*	*F4 - >7200*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	NOMBRE DE VARIABLES : 6			***Proportion du volet ferroviaire "Géométrie du PN" en % de risque***		***28,26***	***Niveau de criticité des variables***	***128***	***Niveau de criticité de la Famille "Géométrie au PN"***				**200**

La prise en compte de la variable est égale à 0 lorsque la variable n'est pas utilisée et de 1 lorsqu'elle est permanente quel que soit le PN.

Moments Particuliers

Famille	Variables du risque	Pondération du risque de la variable	Prise en compte de la variable	P1	P2	P3	P4	Evaluation de la gravité maximale sur la variable du PN	G1	G2	G3	G4	Résultat de la criticité maximale au PN
MOMENTS PARTICULIERS				Trafic PL pendant l'ouverture de la ligne					Nombre de circulations ferroviaires				
	Poids Lourds	6,52	1	P1 - <12	P2 - 12<>72	P3 - 72<>720	P4 - >720	13	G1 - <50	G2 - 50<>100	G3 - 100<>150	G4 - >150	13
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Transport en commun	5,07	0	Présence de transports en commun durant la période d'ouverture de la ligne					Nombre de circulations ferroviaires				
				P1 - Peu fréquent 1 à 2 fois / mois	P2 - Saisonnier	P3 - Fréquent plusieurs fois/sem	P4 - plusieurs fois /jour	0	G1 - <50	G2 - 50<>100	G3 - 100<>150	G4 - >150	0
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Transports Exceptionnels (y compris matériel agricole)*	3,62	1	PN sur itinéraire de TE					Nombre de circulations ferroviaires				
				P1 - Présence d'interdiction de circulation	P2 - 2 et 3 ème catégorie	P3 - Pas d'assurance de la fréquentation	P4 - Circulation de transport sans itinéraire étudié	29	G1 - <50	G2 - 50<>100	G3 - 100<>150	G4 - >150	29
				1	2	4	8		1	2	4	8	
NOMBRE DE VARIABLES : 3			Proportion du volet ferroviaire "Moments particuliers" en % de risque		15,22	Niveau de criticité des variables		42	Niveau de criticité de la Famille "Moments particuliers"				42

La prise en compte de la variable est égale à 0 lorsque la variable n'est pas utilisée et de 1 lorsqu'elle est permanente quel que soit le PN.

Caractéristiques d'exploitation

Famille	Variables du risque	Pondération du risque de la variable	Prise en compte de la variable	G1	G2	G3	G4	Evaluation de la gravité maximale sur la variable du PN	F1	F2	F3	F4	Résultat de la criticité maximale au PN
caractéristiques d'exploitation				Vitesse maximale en sens pair ou impair					Nombre de circulations ferroviaires				
	Vitesse des circulations ferroviaires	5,07	1	G1 - <40 km/h	G2 - Entre 40 et 80 km/h	G3 - Entre 80et 120 km/h	G4 - Supérieure à 120 KM/H	20	F1 - <50	F2 - 50<>100	F3 - 100<>150	F4 - >150	20
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Trafic voyageurs	3,62	1	nombre de trains voyageurs sur la ligne					Trafic routier pendant l'ouverture de la ligne				
				G1 - < 5	G2 - 5 < et > 55	G3 - 55 < et > 90	G4 - > 90	7	F1 - <120	F2 - 120<>1200	F3 - 1200<>7200	F4 - >7200	14
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Type de PN	7,25	1	Type de PN					Moment de la circulation complet				
				G1 - PN gardés	G2 - SAL 4	G3 - SAL 2	G4 - PN croix St André	29	F1 - <15000	F2 - 15000 <>350000	F3 - 350000<>800000	F4 - >800000	29
				1	2	4	8		1	2	4	8	
	Site SEVESO	2,17	0	SITE SEVESO à proximité					Nombre de circulations ferroviaires				
				G1 - aucun	G2 - saisonnier	G3 - flux	G4 - Tous les j	0	F1 - <50	F2 - 50<>100	F3 - 100<>150	F4 - >150	0
				1	2	4	8		1	2	4	8	
NOMBRE DE VARIABLES : 4			Proportion du volet ferroviaire "Caractéristiques d'exploitation" en % de risque		18,1	Niveau de criticité des variables		57	Niveau de criticité de la Famille "Caractéristiques d'exploitation"				64

La prise en compte de la variable est égale à 0 lorsque la variable n'est pas utilisée et de 1 lorsqu'elle est permanente quel que soit le PN.

Modes actifs

Famille	Variables du risque	Pondération du risque de la variable	Prise en compte de la variable	G1	G2	G3	G4	Evaluation de la gravité maximale sur la variable du PN	F1	F2	F3	F4	Résultat de la criticité maximale au PN
MODES ACTIFS	IV1 : Les aménagements au PN prennent en compte la circulation des vélos et piétons (et l'accessibilité est développé au maximum pour les personnes à mobilité réduite)	8	1	*prise en compte des cheminements du mode actif*				*32*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*				256
				G1 - bonne	*G2 - normal*	*G3 - pas assez*	*G4 - pas du tout*		*F1 - <500*	*F2 - 500<>1000*	*F3 - 1000<>1500*	*F4 - >1500*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits).	5	1	*Guidage suffisant vers le PN et la perception de l'endroit*				*20*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*				160
				G1 - bonne	*G2 - normal*	*G3 - pas assez*	*G4 - pas du tout*		*F1 - <500*	*F2 - 500<>1000*	*F3 - 1000<>1500*	*F4 - >1500*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	IV3 : Le passage en chicane des modes actifs est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau *	13	1	*Prise en compte du risque passage en chicane pour le mode actif*				*104*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*				832
				G1 - bonne	*G2 - normal*	*G3 - pas assez*	*G4 - pas du tout*		*F1 - <500*	*F2 - 500<>1000*	*F3 - 1000<>1500*	*F4 - >1500*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
	IV4 : 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	5	0	*le cheminement de piétons le long de la voie ferrée est dissuadé*				*0*	*Moment de circulations ferroviaires et modes actifs*				0
				G1 - bonne	*G2 - normal*	*G3 - pas assez*	*G4 - pas du tout*		*F1 - <500*	*F2 - 500<>1000*	*F3 - 1000<>1500*	*F4 - >1500*	
				1	*2*	*4*	*8*		*1*	*2*	*4*	*8*	
NOMBRE DE VARIABLES : 4			*Proportion du volet "modes actifs" en % de risque*		*31,00*	*Niveau de criticité des variables*		*156*	*Niveau de criticité de la Famille "mode actif"*				1248

La prise en compte de la variable est égale à 0 lorsque la variable n'est pas utilisée et de 1 lorsqu'elle est permanente quel que soit le PN.

**** le critère IV 3 est pris en compte dans le mode actif bien que n'apparaissant pas comme tel dans le document du CEREMA car le passage en chicane des véhicules routiers est pris en compte dans divers variables dans les autres volets.***

Nova 14

fluo | La Région Grand Est