Description du passage à niveau

Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement «Diagnostic de sécurité de passages à niveau »

Caractéristiques | Caractéristiques | Caractéristiques | Caractéristiques

Voie routière : Route départementale	
5	
Nbre de voies	2
Trafic moy. / jour (en 2023)[1]	2 833
Part de poids lourds (%)[2]	28.4
Vitesse réglementaire km/h	80
Vitesse pratiquée km/h	ND
Pt singulier à proximité	Non
Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m) sens 1	> 150
Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m) sens 2	> 150
Présence piétons	Oui
Cyclistes	Oui
Bus, autocars	Non
Gros engins agric.	Oui
Voie orientée est-ouest (soleil rasant)	Non

Ligne ferroviaire : 10 000	
Ligne de Oiry-Mareuil à Romilly-sur-Seine	
Nbre de voies ferrées	1
Nbre de trains moy. / jour	1
Période d'exploitation (horaires de début et de fin)	24 h
Vitesse limite de ligne au PN km/h	20
Ligne électrifiée	Non

Moment	2 833

Collisions et heurts
Sur les 10 dernières années

Nbre de collisions avec un train	0
Nbre de heurts sur installations	0
Nbre de tués	0
Nbre de collisions et heurts de nuit	0

PN n° 56 bis PK : 40+0488	
En agglomération	Non
Type de PN	SAL 2
Largeur chaussée au PN (m)	7
Longueur du PN entre barrières (m)	6
Angle voie ferrée / route (degrés)	90
Profil difficile	Non
Fermetures prolongées (gare à proximité….)	Non

Commentaires :

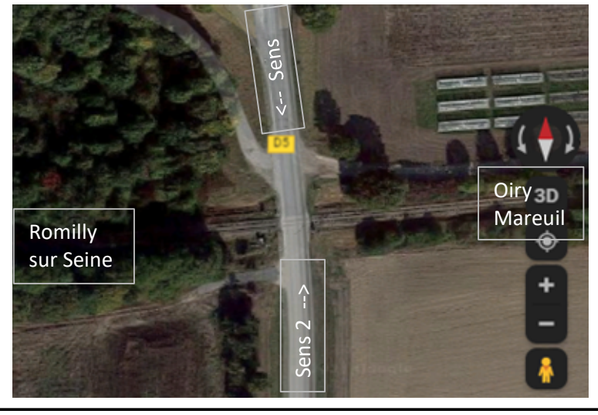
1 : Trafic moyen/jour annuel relevé tout au long de l'année 2023.
2 : Jusqu'à presque 50 % de PL pour plus de 4 000 v/j en octobre, novembre et décembre.

Environnement		
Nature de l'environnement autour du PN : Rase campagne		
Description : Bureaux/entreprises, herbes, champs, quelques arbres.		
Activités à proximité du PN	Non	Projets en cours pouvant impacter le PN : Non
Panneaux publicitaires	Non	
Si urbain, éclairage public	Non	

Commentaires :

Le jour de ce présent diagnostic, le PN était en travaux.

Schéma du PN :



Cerema

Document du 29/04/2021

État d'avancement du diagnostic (date)	Visite	Pistes	Validé
	04/06/26		

Document de diagnostic de sécurité
des passages à niveau (PN)

Grille d' Evaluation et Pistes d' Actions

Inscrit au PSN : Non

PN n° **56 bis**



Commune : Connantre / Département : Marne

Route ou voie : Route départementale n°5

Ligne ferroviaire, nom et n° 10 000 Ligne de Oiry-Mareuil à Romilly-sur-Seine

Date 04/06/2026 / Heures 11h20

Diagnostic de nuit

Classement : Cat 1

Grille d'évaluation PN routier

Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »

Inspection | Inspection | …… | Inspection | Inspection

Pistes d'actions

Pour plus d'informations, consulter la note d'accompagnement « Diagnostic de sécurité de passages à niveau »

Actions | Actions | …….. | Validation | Validation

	Questions	Sens 1 vers : Ognes – Oui	Sens 1 – Non	Sens 1 – NC	Sens 2 vers : RN 4 – Oui	Sens 2 – Non	Sens 2 – NC	Commentaires (Si réponse « non », décrivez le défaut)	Pistes d'actions (les numéroter si plusieurs pistes pour la validation)	Suite donnée 1 – piste d'action retenue	Suite donnée 2 – date estimée de réalisation de la piste d'action retenue	Suite donnée 3 – le(s) gestionnaire(s) qui prend en charge la réalisation de l'action retenue s'identifie par R (routier) et/ ou F (ferroviaire)	
										1	2	3	
GÉOMETRIE	**I1 :** Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules	X			X								GÉOMETRIE
	I2 : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)	X			X			Sorties de la RN 4 arrivant sur la RD 5 : les accès de ces sorties sur la RD 5 sont gérés par des "STOP" ou "Cédez-Le-Passage", et assez éloignés du PN. Sorties non gênantes.					
	I3 : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN			X			X						
VISIBILITÉ	**II1 :** La visibilité en approche(1) sur le PN est correcte : à la vitesse réglementaire, la distance de visibilité sur le feu de droite ou la Croix de St André est supérieure à la distance d'arrêt(2)	X			X								VISIBILITÉ
	II2 : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	X			X			Sur RD : OK. Sens 1, chemin à droite, avant le PN : il manque les panneaux "A7+M9z". Dans les 2 sens, sur RD : du fait du niveau des bas côtés en terre / enherbés plus "haut" que la chaussée, lorsqu'il pleut, la terre et l'eau vont sur la RD et avec la circulation des véhicules (notamment des PL), la signalisation (RD + PN) et les éléments du PN (feux + barrières + platelage) sont salis.	Sens 1, chemin à droite, avant le PN : ajouter les panneaux "A7+M9z". Dans les 2 sens, le long de la RD, de part et d'autre du PN, pour éviter que la terre et l'eau aillent sur la chaussée, réaliser un dérasement des bas côtés pour redescendre le niveau de ceux-ci en dessous du niveau de la chaussée.	Sens 1, chemin à droite, avant le PN : ajouter les panneaux "A7+M9z". Dans les 2 sens, le long de la RD, de part et d'autre du PN, pour éviter que la terre et l'eau aillent sur la chaussée, réaliser un dérasement des bas côtés pour redescendre le niveau de ceux-ci en dessous du niveau de la chaussée.	6 mois 6 mois	Commune de Connantre R	
	II3 : La signalisation de position annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	X			X								
LISIBILITÉ	**III1 :** Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'usager (pas d'effet de surprise)	X			X								LISIBILITÉ
	III2 : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	X			X								
	III3 : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'usager doit s'arrêter	X			X								
	III4 : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules			X			X						
MODES ACTIFS	**IV1 :** Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons , l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite		X			X		Sans enjeu.					MODES ACTIFS
	IV2 : Le guidage des piétons vers le PN et la perception de l'endroit où ils peuvent traverser la voie ferrée est suffisant (y compris dissuasion des cheminements interdits)		X			X		Sans enjeu.					
	IV3 : En cas de proximité d'une gare, le cheminement des piétons le long de la voie ferrée est dissuadé et il existe un cheminement satisfaisant			X			X						
AUTRE	**V :** En cas de fermeture prolongée, le passage en chicane est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau			X			X						AUTRE

NC : Non concerné *(1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée* *(2) voir note d'accompagnement « Proposition pour le diagnostic de sécurité de passages à niveau » partie 2.2.1 et 2.5*

Annexe photos n°1	Photos / plans / schémas				
	Sujet :				
	PN n° 56 bis	**Commune :** Connantre		**N° ligne** 10 000	**Date :** 04/06/2026

















Annexe photos n°2	Photos / plans / schémas				
	Sujet :				
	PN n° 56 bis	**Commune :** Connantre		**N° ligne** 10 000	**Date :** 04/06/2026









