



Perpignan, le 2 août 2023

**Monsieur le Directeur Départemental  
des Territoires et de la Mer  
2 rue Jean Richepin  
BP 50909  
66020 PERPIGNAN CEDEX**

**Objet** : Aménagements routiers effectués sur le carrefour entre les RD 46 et RD 612.  
**P.J.** : Diagnostic de sécurité routière du passage à niveau n° 25.

\*\*\*\*\*

Monsieur le Directeur,

A la suite de la recommandation R3 du rapport d'enquête technique établi par le BEA-TT sur la collision entre un train de voyageurs et un autocar survenue le 14 décembre 2017 sur le passage à niveau de la commune de Millas, le Département s'était engagé à réaliser un certain nombre de travaux préalablement à la reprise du trafic ferroviaire.

Ainsi, dans cette perspective, le diagnostic de sécurité routière du passage à niveau n° 25 a été réalisé le 3 mars 2020 en présence de SNCF Réseau, du CEREMA, de la DDTM et du Département. Lors de ce diagnostic, la mise en œuvre des travaux prévus par le Département a été constaté et consignée dans la grille d'analyse, qui n'a été finalement formalisée qu'en septembre 2020 en raison de la crise sanitaire liée au Covid 19 et aux différents confinements.

Ce fonctionnement en mode dégradé explique peut-être que vous ne trouviez pas trace ou que vous n'ayez pas été destinataire de la version finalisée du diagnostic, que je vous joins donc à la présente.

Les services de la Direction des Infrastructures et Déplacements se tiennent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma sincère considération.

**Le Directeur des Infrastructures  
et Déplacements**

## Description du passage à niveau

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

# Diagnostic de sécurité routière des passages à niveau

**Grille** d' **Evaluation** et **Pistes** d' **Actions**

Inscrit au PSN  Oui  Non

## PN n°25 Millas (Pyrénées-orientales)

Route D612 / ligne ferroviaire n° 679 000

03 mars 2020 à 9h00

- PN Catég.
- 1
- 2
- 3
- 4



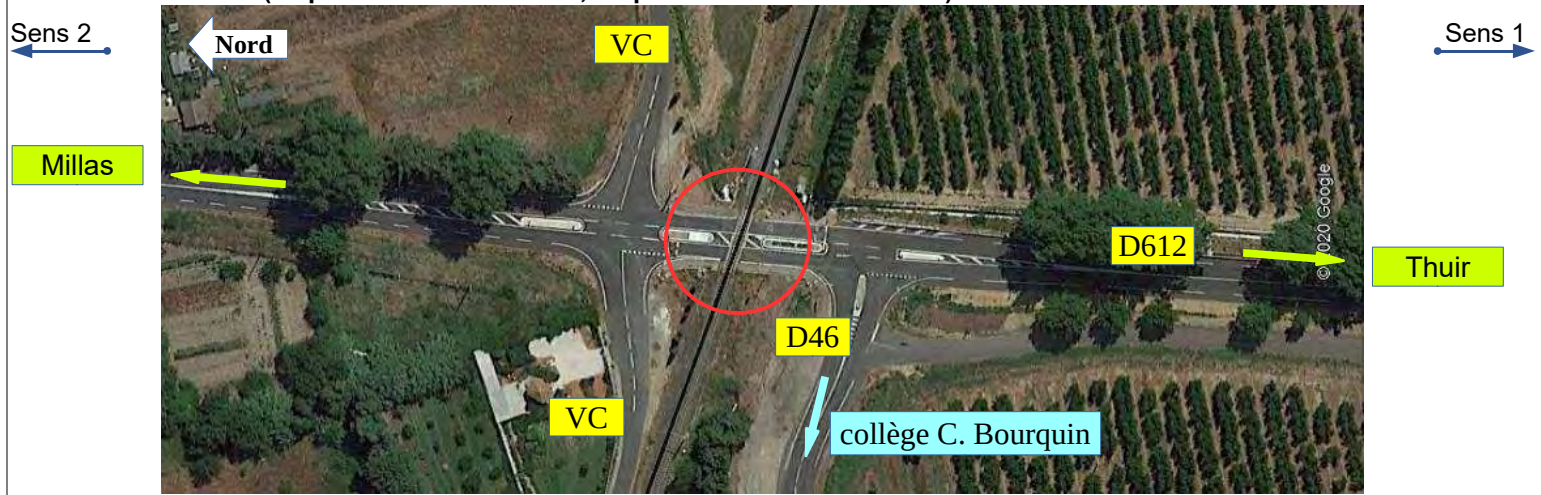
Inspection réalisée par : RICHARD David (conseil départemental des Pyrénées-Orientales)

Présents à la visite : cf feuille de présence annexée

Nom – Prénom	Organisme	N° de tél	Mail	Signature

*Voir fiche annexe*

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



**Environnement**

Nature de l'environnement autour du PN :  Urbain ou  Périurbain ou  Rase campagne

Description : en approche d'une zone périurbaine, cultures arboricoles aux alentours et la présence d'une zone d'activités d'environ 8ha à proximité

Activités à proximité du PN  Oui  Non

Panneaux publicitaires  Oui  Non

Si urbain, éclairage public  Oui  Non

Projets en cours pouvant impacter le PN :  Oui  Non si « oui », listez :

Commentaires : présence d'un collège de 600 élèves à 2km du PN25. Il rassemble les élèves des communes de Millas, Néfiach, Corbère, Corbère-les-Cabanès, Corneilla-la-Rivière, Saint-Félicien-d'Amont et Saint Félicien-d'Avall.

Caractéristiques		Caractéristiques		Caractéristiques		Caractéristiques	
Voie routière : D612 route de Thuir		Ligne ferroviaire : 679000 ligne Perpignan-Villefranche Vernet les Bains		PN n° 25 PK : 482,240		En agglo (code de la route) <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	
Nbre de voies	2	Nbre de voies ferrées	1	Type de PN	SAL2	Inscrit au PSN <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	
Trafic moy. / jour	2800	Nbre de trains moy. / jour	16	Largeur chaussée au PN (m)	9,00m		
Part de poids lourds (%)	4%	Période d'exploitation (horaires de début et de fin)	6h-22h	Longueur du PN entre barrières (m)	12,00m		
Vitesse réglementaire km/h	50km/h	Vitesse limite de ligne au PN km/h	100km/h	Angle voie ferrée / route (degrés)	77 °		
Vitesse pratiquée km/h	NC	Ligne électrifiée	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	Profil difficile	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non		
Pt singulier à proximité	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	Moment	44 800	Fermetures prolongées (gare à proximité...)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non		
Distance de visibilité sur le feu de droite du PN (m)	sens 1 >150m sens 2 >150m	<b>Collisions et heurts</b> Sur les 10 dernières années		<b>Commentaires :</b> -Quelques piétons par jour - Ligne voyageurs, pas de fret - PN équipé d'îlots séparateurs centraux - Présence de la véloroute des Aspres - Vitesse pratiquée sur D612 semble supérieure à la limite réglementaire (ressenti) -Accident d'un car scolaire et d'un TER le 14 déc 2017 (6 tués, 5BG, 13BL) - aucun autre accident ni bris de barrière depuis 1988			
Présence piétons	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	Nbre de collisions avec un train	1				
Cyclistes	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	Nbre de heurts sur installations					
Bus, autocars	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	Nbre de tués	6				
Transpt except. Ou gros engins agric.	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	Dont collisions de nuit					
Voie orientée est-ouest (soleil rasant)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	Dont heurts de nuit					

## Grille d'évaluation

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 :			Sens 2 vers :			Commentaires  Si réponse « non », décrivez le défaut	Pistes d'actions  les numéroter si plusieurs pistes pour la validation	Validation et date de mise en service (3)		
	Vers Thuir			Vers Millas					Gestionnaires	Nom – Prénom	Signature
	Oui	Non	NC	Oui	Non	NC			Routier (s)		
<b>GÉOMÉTRIE</b>	<b>I1</b> : Les caractéristiques géométriques du passage à niveau permettent un bon franchissement pour tous les types de véhicules	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<b>GÉOMÉTRIE</b>
	<b>I2</b> : Le passage à niveau est suffisamment éloigné de tout point singulier (carrefour, tourne à gauche, virage serré, rétrécissement de chaussée, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>					
	<b>I3</b> : Si un point singulier existe, son mode de gestion permet d'éviter que des véhicules se retrouvent bloqués au niveau du PN	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
<b>VISIBILITÉ</b>	<b>II1</b> : La visibilité en approche <sup>(1)</sup> 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 <sup>(2)</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<b>VISIBILITÉ</b>
	<b>II2</b> : La signalisation avancée annonçant le PN est réglementaire et bien visible sur toutes les voies en approche	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
	<b>II3</b> : La signalisation de position du PN est réglementaire et visible sur toutes les voies en approche	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
<b>LISIBILITÉ</b>	<b>III1</b> : Le type et le mode d'exploitation de la route sont compatibles avec une bonne perception du passage à niveau pour l'utilisateur (pas d'effet surprise)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<b>LISIBILITÉ</b>
	<b>III2</b> : La signalisation verticale et les barrières sont facilement identifiables de jour comme de nuit (pas de pollution visuelle)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
	<b>III3</b> : La perception des feux R24, du platelage du passage à niveau, des barrières en cours de fermeture permettent de bien situer l'endroit où l'utilisateur doit s'arrêter	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
	<b>III4</b> : De nuit, le passage à niveau (feux et barrières notamment) est perceptible malgré les feux des autres véhicules	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
<b>MODES ACTIFS</b>	<b>IV1</b> : Les aménagements prennent en compte la circulation des vélos et piétons, l'accessibilité est développée au maximum pour les personnes à mobilité réduite	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					<b>MODES ACTIFS</b>
	<b>IV2</b> : 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)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
	<b>IV3</b> : 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>				
<b>AUTRE</b>	<b>V</b> : En cas de fermeture prolongée, le passage en chicane est dissuadé par l'aménagement et les équipements du passage à niveau	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>				<b>AUTRE</b>

NC : Non concerné (1) la voie concernée est la voie routière principale, voie qui coupe la voie ferrée (2) voir note distance d'arrêt (3) piste d'action validée par le ou les gestionnaires précisant la MSE date de mise en service estimée et initiales en face de la proposition

<b>Annexe photos</b>	<b>Illustrations</b>		
	<b>Sujet :</b>		
<b>N°1</b>	<b>PN n° 25</b>	<b>Commune : Millas</b>	<b>date : 20-03-03</b>



Sens 2 (vers Millas), à 150m du PN



Sens 2 (vers Millas), à 50m du PN



D46, vers collège Bourquin (Millas)



Vue sur PN, sens 2

PN n° 25 – Millas (66)

Feuille de présence annexe n°2

Date : 03/03/2020

Inspection réalisée par : RICHARD David, CD66



1		Direction Territoriale Occitanie SNCF RESEAU		
2		CD66		
3		SNCF RESEAU INFRAPOLE LR		
4		SNCF R - DZP SE Expert PN		
5		BDTM 66		
6		CD66 AR Thuir		
7		cd66.		
8		CD66		
9		Cerema		
10		Cerema		

<b>Annexe</b>			
	<b>Sujet :</b>	<b>Liste des travaux routiers réalisés suite à l'accident</b>	
<b>N°3</b>	<b>PN n° 25</b>	<b>Commune : Millas</b>	<b>date : 20-03-03</b>



Suite à la recommandation R3 adressée au Département des Pyrénées-Orientales par le Bureau d'Enquête sur les Accidents de Transports Terrestres, celui-ci a étudié les modalités d'élargissement des carrefours existants de part et d'autre du PN25 pour faciliter les girations des véhicules lourds. Bien que les conditions initiales de girations des véhicules étaient conformes aux normes en vigueur et n'avaient pas fait l'objet de remarques depuis leur mise en service en 2002, une légère modification de la géométrie du carrefour a été opérée.

L'îlot directionnel présent sur la RD46 a été modifié de manière à décaler le débouché de la RD46 sur la RD612 vers le sud, et induire ainsi une giration plus large qui permet aux véhicules lourds de se positionner perpendiculairement à la demie barrière du passage à niveau quelques mètres en amont de celle-ci.

Cette configuration géométrique consiste à élargir l'îlot séparateur du débouché de la RD 46 sur la RD 612 de 1,50 m et à le rendre infranchissable par la pose de bordures hautes. Le bord droit de la chaussée a été lui aussi décalé de 1,50 m et l'îlot central de la RD 612, situé au sud du carrefour RD 46 / RD 612 a été réduit de 1,50 m. L'accès à la RD 46 depuis la RD 612 reste quant à lui inchangé.

D'autre part, le régime de priorité initial pour les usagers venant de la RD 46 vers la RD 612, compte tenu des conditions de visibilité était un cédez le passage.

A la suite de la réouverture à la circulation de la RD 612 en août 2018, des séparateurs en béton ont été mis en place sur le passage à niveau en travers de la voie ferrée, modifiant ainsi les conditions de visibilité au débouché de la RD 46 sur la RD 612. Le régime de priorité a alors été modifié par la mise en place d'un STOP.

Ce régime de priorité a été maintenu, dans la configuration modifiée définitive, pour maintenir la vigilance des usagers s'engageant sur la RD 612 et en particulier en direction du PN 25

Ces travaux, réalisés en février 2020, ont été accompagnés par la mise en place de deux radars pédagogiques positionnés de part et d'autre du passage à niveau.

De plus, le poteau ENEDIS positionné à proximité du passage à niveau, et dont le positionnement avait été identifié par le BEATT comme étant susceptible de limiter la visibilité du feu rouge R24 situé à gauche de la RD 612 a été déplacé à la fin du mois d'octobre 2019.

Voir les levés topographiques comparatifs réalisé avant travaux (janvier 2018) et après travaux de modification ponctuelle (mai 2020).

Annexe	Sujet : Plan des travaux routiers réalisés suite à l'accident				
	N°4	PN n° 25	Commune : Millas	date : 2020-03-03	

Levé topographique avant travaux  
d'aménagement ponctuel - janvier 2018



Levé topographique après travaux  
d'aménagement ponctuel - mai 2020

