

Annexe 2 : Tableau de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF) présentant le suivi de la mise en œuvre des recommandations émises par le BEA-TT dans le champ des passages à niveau

Ce document présente l'avancement au 31/12/2023 de la mise en œuvre des actions faisant suite aux recommandations émises par le BEA-TT à l'attention des acteurs du secteur ferroviaire.

L'actualisation de l'état des actions concernant l'exercice 2023 figure en caractères gras.

PN : Recommandations émises en 2006

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
12/2006	Collision d'un TER et d'un poids lourd sur un passage à niveau à Saint-Laurent-Blangy (62) le 09/06/2005	R1	Poursuivre l'étude des solutions (dénivellation sur place ou nouvel itinéraire) permettant de supprimer ce PN, afin d'aboutir à une décision et à une réalisation dans les meilleurs délais possibles.	SNCF Réseau Conseil général 62	<p>La solution technique concernant l'installation de la détection d'obstacle est une piste de travail. Plusieurs étapes sont en cours concernant notamment la réalisation d'un examen de fiabilité de la fonction détection d'obstacle compte tenu de la situation particulière de ce PN et l'étude de l'équipement en torches électriques.</p> <p>Le suivi des actions mis en œuvre par SNCF Réseau prévoit une mise en service de la solution de détecteur d'obstacle au plus tôt fin 2024/début 2025.</p> <p>Malgré les sollicitations du Conseil Général 62 par la DGITM en février 2023 et en mars 2024, aucune information complémentaire sur l'avancement de la mise en œuvre de cette action n'a pu être obtenue.</p> <p>Action en cours</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2010

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
09/2010	Collision entre un autocar et un TER au PN n°4 à Nevers (58) le 03/02/2009	R1	Évaluer et étudier le système de régulation par feux du PN n° 4 (ainsi que du PN n° 5) pour rechercher des mesures simples d'optimisation (durée des cycles des feux, coordination éventuelle des feux amont et aval, délai d'activation du feu amont après détection, efficacité de la boucle de détection, etc.) afin de réduire le risque d'empiètement sur la voie ferrée d'un véhicule immobilisé en queue de la file d'attente en aval du passage à niveau.	Commune de Nevers	Malgré les sollicitations de la Commune de Nevers par la DGITM en février 2023 et en mars 2024, aucune information sur l'avancement de la mise en œuvre de cette action n'a pu être obtenue. Action en cours	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2019

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
05/2019	Collision entre un TER et un autocar de transport scolaire à Millas (66) le 14/12/2017	R1	Établir, en coordination avec SNCF Réseau et la délégation à la sécurité routière (DSR), un référentiel technique fixant des performances et une procédure d'évaluation de la conformité des équipements des passages à niveau, tels que prévus par la réglementation routière relative à la qualification des équipements routiers, ainsi que des règles de mise en service et d'implantation en fonction de leurs caractéristiques et des contraintes de l'environnement.	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer - DGITM	<p>La DGITM s'est engagée à mettre en place un groupe de travail associant notamment SNCF Réseau et la délégation à la sécurité routière (DSR), qui vise à faire le point sur les trois familles d'équipements (feux rouges clignotants, barrières et sonnerie). L'objectif visé est notamment de recenser les référentiels existants et définir les référentiels à mettre en place, définir les seuils de performance souhaités, etc. Les travaux permettront ensuite l'élaboration d'un arrêté incluant les seuils de performance et les attestations de conformité pour ces trois familles d'équipement, conformément aux articles R. 119-4 et R. 119-7 du code de la voirie routière. Les travaux du groupe de travail ont démarré en 2021.</p> <p>Les performances des équipements de la route ne relèvent pas des compétences de la DSR. La DSR peut participer si besoin à certaines réflexions en la matière mais n'a pas reçu de sollicitation de la part de la DGITM concernant le suivi de cette recommandation.</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2019 - suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
05/2019	Collision entre un TER et un autocar de transport scolaire à Millas (66) le 14/12/2017	R3	Étudier les modalités d'élargissement des carrefours existants de part et d'autre du PN25 pour faciliter les girations en fonction des types de véhicule lourd. À défaut, prendre les mesures de police pour interdire les tourne-à-gauche, vers le PN, à ces catégories de véhicules.	Conseil départemental des Pyrénées-Orientales	Le Département a procédé à des études de giration pour les carrefours situés de part et d'autre du PN°25, pour les véhicules lourds circulant en tourne-à-gauche vers le passage à niveau. L'îlot directionnel présent sur la RD46 sera 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 demi-barrière abaissée du passage à niveau quelques mètres en amont de celle-ci. En août 2023, l'EPSF a reçu la preuve de la réalisation des modifications préconisées par le diagnostic de sécurité du PN25. Actions clôturée	C
		R5	Étudier la faisabilité et installer une caméra frontale en tête de rame, afin de disposer d'un enregistrement des événements sur l'infrastructure, exploitable en cas d'accident, et d'un temps pouvant être limité à quelques dizaines de minutes. Étudier la faisabilité et installer un équipement de caméras vidéo au moins sur certains passages à niveau, permettant l'enregistrement des événements lors du passage des trains dans un objectif d'amélioration de la sécurité.	SNCF Voyageurs	Une réflexion relative à l'équipement de caméras frontales en tête de rame était déjà en cours dans le cadre de la réponse à l'enquête technique sur le déraillement d'une rame TGV à Eckwersheim le 14 novembre 2015. Deux dispositifs en provenance de fournisseurs différents sont testés depuis fin 2018. En mars 2024, SNCF Voyageurs a informé l'EPSF du démarrage de l'expérimentation du système sur certaines rames de l'activité TER de la région Hauts-de-France. Le planning prévisionnel de déploiement est prévu jusqu'en 2025. Actions en cours	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2019 – suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
07/2019	Collision entre un TER et une automobile au PN 8 de Bonneville-sur-Touques (14) le 02/11/2017	R1	Mettre en place, à proximité du passage à niveau n° 8, situé sur le chemin de la Libération à Bonneville-sur-Touques, un dispositif interdisant l'accès du passage à niveau aux personnes autres que les ayants droit.	Commune de Bonneville sur Touques	<p>Au 31/12/2020, la solution envisagée initialement pour répondre à cette recommandation consistant à supprimer le PN n°8 avec report sur le PN n°7 a été abandonnée au profit d'une automatisation des deux passages à niveau.</p> <p>Aucune date n'est définie concernant le processus de validation et programmation de ces travaux.</p> <p>En 2023, l'EPSF a été informé de la volonté d'interdire l'accès du passage à niveau aux personnes autres que les ayants droit par la pose de panneau de signalisation.</p> <p>Action toujours en cours au 31/12/2023</p> <p>Nota : suite à la sollicitation par la DGITM en mars 2024, la preuve de la mise en place des panneaux par la commune a été fournie en avril 2024. L'action apparaîtra comme bouclée dans le document de suivi des actions 2024.</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2020

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
05/2020	Collision entre un TER et un véhicule léger sur le PN n°302 à Saint-Etienne (42) le 07/05/2019	R1	Étudier l'amélioration de la lisibilité du PN n° 302 depuis l'approche nord en agissant notamment sur la signalisation verticale et la végétation.	Saint-Etienne Métropole	Actions toujours en cours au 31/12/2023 Nota : suite aux sollicitations de la Direction Départementale des transports 42 par la DGITM en février 2023 et en mars 2024, le détail des actions prévu en réponse aux recommandations a été obtenu. Ces informations ont été transmises par Saint-Etienne Métropole à l'EPSF dans un courrier reçu en avril 2024. Les actions apparaîtront comme bouclées dans le document de suivi des actions 2024.	O
		R2	Étudier les possibilités d'aménager différemment l'affectation des voies dans le sens de circulation du nord vers le sud, voire de modifier les flux d'entrée sur le PN n° 302, par exemple en créant une voie de tourne-à-droite. Examiner la faisabilité d'affecter un feu de tourne-à-droite pour les usagers circulant sur le boulevard et approchant le PN n°302 par le nord. Ce feu resterait au rouge lorsque le PN est fermé.	Saint-Etienne Métropole		O
		R3	Étudier la suppression des éléments de publicité présents sur les emprises routières qui peuvent contribuer à distraire les usagers routiers qui abordent le PN n° 302. Supprimer les interférences entre la signalisation directionnelle et la signalisation d'avertissement ou de police en ne conservant que les éléments les plus essentiels à la sécurité.	Saint-Etienne Métropole		O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2021

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code
03/2021	Collision entre un train et un véhicule léger sur le PN n°8 à Roissy-en-Brie (77) le 15/09/2019	R2	En coordination avec le conseil départemental de Seine-et-Marne (77) Améliorer la visibilité de la signalisation de position déclenchée dès l'activation du passage à niveau.	SNCF RESEAU	SNCF Réseau a prévu d'ajouter au passage à niveau n°8 un feu R24 orienté dans l'axe de l'avenue Mozart. Cet ajout est prévu courant 2022. En septembre 2023, l'EPSF a reçu les éléments de preuve permettant de clôturer cette action. Action clôturée	C
		R3	Empêcher physiquement le stationnement sur les voies routières menant au passage à niveau dans les 30 mètres précédant l'arrivée sur ce PN, afin d'améliorer la visibilité des feux clignotants du passage à niveau.	Mairie de Roissy-en-Brie	Dans un courrier de juin 2022, la mairie de Roissy-en-Brie a informé le BEA-TT de l'interdiction prochaine de stationner sur les voies routières menant au passage à niveau. Malgré les sollicitations de la mairie de Roissy-en-Brie par la DGITM en février 2023 et en mars 2024, aucune information sur l'avancement de la mise en œuvre de cette action n'a pu être obtenue. Actions en cours	O
		R4	Faire procéder au démontage des panneaux publicitaires de grande taille situés à proximité immédiate du PN sur la RD 21 et induisant des distractions visuelles préjudiciables à la visibilité et la lisibilité du PN.	Mairie de Roissy-en-Brie	Action toujours en cours au 31/12/2023 Nota : Suite aux sollicitations de la mairie de Roissy-en-Brie par la DGITM en février et en mars 2024, la mairie a écrit à l'EPSF afin de rappeler la localisation des dispositifs publicitaires sur des parcelles privées. Des courriers à l'attention des propriétaires et de la société concernées exposant le caractère non conformes des installations au nouveau règlement local de publicité adopté en 2022 devraient conduire aux retraits des dispositifs d'ici fin juin 2024.	O

PN : Recommandations émises en 2021- suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
11/2021	Collision entre un TER et un véhicule léger à Bourg-en-Bresse (01) le 09/10/2020	R1	Finaliser, conformément aux conclusions du diagnostic réalisé le 18 octobre 2018, l'étude de la possibilité d'implanter un îlot central borduré du côté Bourg-en-Bresse du PN n° 7, afin de dissuader le franchissement du PN en chicane par des usagers en provenance du centre-ville.	<p>Ville de Bourg-en-Bresse</p> <hr/> <p>Conseil départemental de l'Ain</p>	<p>Cette recommandation a été prise en compte par le département de l'Ain après accord avec la ville de Bourg-en-Bresse sur les modalités techniques et financières.</p> <p>La création de l'îlot central borduré sur la RD 979/avenue Amédée Mercier du côté de Bourg-en-Bresse a été inscrite à la programmation de travaux 2022 de la ville de Bourg-en-Bresse, sous financement du Département.</p> <p>Malgré la sollicitation du Conseil départemental de l'Ain par la DGITM en mars 2024, aucune information sur l'avancement de la mise en œuvre de cette action n'a pu être obtenue.</p> <p>Actions en cours</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2023

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
01/2023	Heurt d'un piéton par un train sur un pnoir piétons le 8 novembre 2021 à Héricy (77)	R1	Compte tenu des traversées dénivelées sécurisées existantes à proximité, supprimer définitivement le passage à niveau pour piétons n° 27a.	Mairie d'Héricy	Malgré la sollicitation du Conseil départemental de l'Ain par la DGITM en mars 2024, aucune information sur l'avancement de la mise en œuvre de cette action n'a pu être obtenue. Action en cours	O
		R2	Dans le cadre du groupe de réflexion dit « piétons » piloté par l'EPSF, porter une attention particulière aux PN de catégorie 3 en identifiant les problématiques spécifiques et les solutions associées, en vue d'une modification éventuelle de l'arrêté du 18 mars 1991 modifié relatif au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau.	DGITM EPSF	L'EPSF s'engage à assurer le pilotage et l'animation de ce groupe de réflexions qui a débuté ses travaux en janvier 2023. La DGITM interviendra pour sa part en tant que partie prenante à ces réflexions au même titre que l'Assemblée des Départements de France (ADF), le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) à travers la participation d'un enquêteur de vos services, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), la Délégation à la Sécurité routière (DSR), le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG), SNCF Réseau et l'Union Internationale pour les Chemins de fer (UIC). En 2023, le groupe de réflexion a rédigé des fiches actions reprenant des propositions de mesures pour maîtriser le risque de heurts de piéton aux PN. La publication de ces fiches est prévue courant 2024. Action en cours	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2023 - suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
03/2023	Collision entre un TER et un véhicule léger, le 15 janvier 2021 sur le PN n° 44 à Péronnas (01)	R1	Réglementer et signaler en avertissement et en position les règles de priorité entre les usagers routiers franchissant le PN n° 44. Étudier, en associant SNCF Réseau : 1) l'augmentation de la largeur de la route au droit du PN n° 44 ; 2) l'augmentation des rayons des derniers virages routiers d'approche sur ce PN, afin de diminuer l'angle de franchissement de la route pour améliorer la visibilité sur la voie ferrée.	Ville de Péronnas	<p>La ville de Péronnas s'engage à étudier des aménagements de sécurité avec les services associés et partenaires : SNCF Réseau, la DDT et le Conseil Départemental de l'Ain. La mise en œuvre de l'ensemble des dispositifs est prévue au plus tard le 30 septembre 2023.</p> <p>Malgré la sollicitation du Conseil départemental de l'Ain par la DGITM en mars 2024, aucune information sur l'achèvement des travaux prévus au plus tard le 30 septembre, n'a été obtenue.</p> <p>Actions en cours</p>	O
		R2	Dans le sens d'approche du PN n° 44 par l'ouest, dégager la visibilité sur les équipements du passage à niveau en procédant ou faisant procéder à l'abattage de la végétation actuellement présente à proximité du dernier virage puis en assurant un entretien régulier des accotements.	Ville de Péronnas	<p>La ville de Péronnas s'engage à abattre et tailler les arbres et buissons.</p> <p>En 2023, les arbres et buissons ont été taillés, ce qui permet de clôturer cette action.</p> <p>Action clôturée</p>	C
		R3	Dans le sens d'approche du PN n° 44 par l'est, compte tenu des travaux réalisés depuis l'accident et des projets d'aménagements du PN, modifier le cas échéant l'orientation du feu rouge clignotant de droite pour qu'il puisse être vu jusqu'au droit de celui-ci.	SNCF Réseau	<p>SNCF Réseau s'engage à réaliser les travaux de modification d'orientation du feu rouge clignotant de droite dans le sens d'approche du PN44 par l'Est sous un délai de deux mois à compter de la date d'achèvement des travaux de limitation de vitesse sur cette infrastructure, sous réserve de leur réalisation par la commune de Péronnas.</p> <p>Pas de date cible à ce stade.</p> <p>Actions en cours</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2023 suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Co de
03/2023	Collision entre un TER et un véhicule léger, le 15 janvier 2021 sur le PN n° 44 à Péronnas (01)	R4	Sensibiliser les agents de conduite à la priorité qui doit être donnée, lorsque les conditions le permettent, d'initialiser la radio sol-train et plus généralement de réaliser les actions qui leur imposent de quitter la voie et la caténaire des yeux, en dehors de zones géographiques présentant des passages à niveau, ou tout autre facteur de risque notoire. Lors de la conception ou du reconditionnement des matériels, prendre en compte l'objectif de réduire les durées des actions pendant lesquelles l'agent de conduite n'est plus en mesure d'observer la voie et la caténaire.	Toutes EF à date de publication du rapport, soit 51 EF SNCF Réseau	Au 31/12/2023, SNCF Réseau et 14 entreprises ferroviaires ont répondu au BEA-TT en précisant des actions de sensibilisation à destination des agents de conduite. Actions en cours	O
08/2023	Collision entre un train de marchandises et un ensemble routier le 16 juin 2021 sur le PN n° 17 à Rumigny (08)	R1	Mettre à jour la réglementation sur la circulation des transports exceptionnels, pour qu'en absence de désignation formelle du chef de convoi, un chef de convoi par défaut soit prévu par la réglementation	DSR	Dans son courrier de réponse du 6 février 2024, la DSR a indiqué être favorable à engager des discussions sur cette recommandation avec la DGITM et les fédérations nationales de transports. Une réunion a eu lieu en octobre 2023, lors de laquelle la principale fédération de transport a donné un avis qui ne permet pas de répondre aux enjeux de la recommandation	O
		R2	Clarifier le statut des différents documents envoyés au transporteur ou à son mandataire à l'issue de la phase d'instruction de la demande d'autorisation de circulation (arrêté, annexes, documents transmis sans statut d'annexe) pour que soient encore plus clairement identifiées toutes les prescriptions obligatoires qui lui incombent	DSR	Dans son courrier de réponse du 6 février 2024, la DSR a indiqué que l'arrêté d'autorisation de circulation comporte une page de garde précisant la liste des annexes, qui incluent les avis des services instructeurs et des gestionnaires. De plus, la DSR sensibilise déjà les services instructeurs sur l'importance de fournir des prescriptions claires et synthétiques. Récemment, la DSR a démarré en mai 2024 des travaux pour la réalisation de la version V2 de la nouvelle application d'instruction des autorisations TE, Mon-Transport-Exceptionnel, ouverte en septembre 2023. La V2 vise à intégrer les gestionnaires dans l'application et dans le processus dématérialisé d'instruction et inclut un format d'avis type, qui permettra entre autres d'homogénéiser les avis des gestionnaires. Ces travaux sont prévus jusqu'à fin2024/début2025	O

PN : Recommandations émises en 2023 suite

* C = Close ; O = Ouverte

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
08/2023	Collision entre un train de marchandises et un ensemble routier le 16 juin 2021 sur le PN n° 17 à Rumigny (08)	R3	Rendre disponibles les données relatives aux profils en long des infrastructures routières aux abords et au droit des passages à niveau, pour que les transporteurs routiers de voyageurs et de marchandises puissent évaluer plus aisément les capacités de franchissement des PN par leurs véhicules. Dans chaque département, fournir annuellement à la commission départementale de sécurité des passages à niveau en complément de la liste des PN à franchissement difficile ces données actualisées.	Tous GI/GIC à date de publication du rapport, soit 15 GI/GIC	Au 31/12/2023, trois gestionnaires d'infrastructure ont répondu au BEA-TT. Actions en cours	O
		R4	Porter au niveau international tout l'intérêt qu'aurait une définition partagée des performances minimales attendues pour la fixation de certains équipements portatifs, comme la barre de court-circuit et les extincteurs, présents à l'intérieur des trains et pour certains d'entre eux à l'intérieur des cabines de conduite. Dans l'attente d'une réglementation internationale harmonisée, organiser au niveau national un échange entre les constructeurs de matériels ferroviaires et les entreprises ferroviaires dans le but de faire émerger des bonnes pratiques et des solutions technologiques à court terme.	EPSF	L'EPSF proposera que ce sujet soit intégré au prochain mandat de travail de la Commission Européenne à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer dont les termes devraient être préparés au premier semestre de l'année 2024. L'EPSF portera à la connaissance des constructeurs de matériels ferroviaires et des entreprises ferroviaires le contenu du rapport d'enquête et les recommandations qui en découlent à l'occasion d'une réunion de retour d'expérience qui aura lieu en 2024. La date cible est fixée au 30/06/2024 Actions en cours	O

* C = Close ; O = Ouverte

PN : Recommandations émises en 2023 suite

Date du rapport	Titre de l'enquête	N°	Libellé de la recommandation du BEA-TT	Entité	État des actions suivies par l'EPSF à fin 2023	Code*
08/2023	Collision entre un train de marchandises et un ensemble routier le 16 juin 2021 sur le PN n° 17 à Rumigny (08)	R5	<p>Demander aux préfets de département, lors de la tenue des commissions départementales prévues par la mesure 10 du plan d'actions pour améliorer la sécurisation des passages à niveau du 3 mai 2019, d'insister auprès de l'ensemble des acteurs sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • partager les modifications réalisées, notamment les nouveaux relevés topographiques et les profils en long et en travers des infrastructures aux abords et au droit des PN suite à des travaux ; • étudier avant la réouverture de la route suite aux travaux les nouvelles conditions de franchissement des PN par les usagers routiers, notamment les convois exceptionnels et les transports scolaires qui peuvent utiliser des véhicules aux capacités de franchissement plus faibles qu'un véhicule léger ; • profiter de l'actualisation des diagnostics et de la mise à jour annuelle de la liste des PN à franchissement difficile pour échanger sur des éventuelles modifications de la configuration des lieux ou des circulations ; <p>veiller à la disponibilité des données relatives aux profils en long des infrastructures aux abords et au droit des PN, pour que les professionnels du transport routier des voyageurs et de marchandises puissent plus facilement étudier le franchissement des PN par leurs véhicules.</p>	DGITM	<p>La DGITM confirme que cette demande sera adressée aux Directions Départementales des Territoires via les DREAL. Par ailleurs, le sujet sera abordé à la prochaine Instance Nationale sur les passages à niveau. La date cible n'est pas connue. Actions en cours</p>	O
12/2023	Incident entre un TGV et un autocar, le 29 mai 2022 à Bizanos (64)	R1	<p>En lien avec SNCF Réseau, étudier la possibilité de privatiser le PN 238 : - en ne conservant comme uniques utilisateurs que les riverains habitant au n° 16 de la rue de Verdun, tout en poursuivant la recherche d'autres solutions de desserte en vue d'éviter l'utilisation de ce PN par ces riverains ; - en réorganisant les itinéraires pour les cyclistes traversant les voies ferrées via le PN 239 ; - en s'étant assuré que les véhicules de service public soient en capacité de desservir les habitations et les infrastructures de la rue de Verdun sans franchir le PN 238 ; - en installant une barrière physique afin de redonner le statut de voie sans issue à la rue de Verdun Parallèlement, aménager le carrefour entre l'avenue de l'Yser et la rue de Verdun en mettant en place une signalisation horizontale venant renforcer la signalisation verticale, voire en créant un ou des îlots, pour améliorer la perception des voiries et de leur statut.</p>	Commune de Bizanos	<p>Au 31/12/2023, la réponse de la ville de Bizanos à la recommandation formulée par le BEA-TT n'était pas encore disponible.</p>	O

* C = Close ; O = Ouverte