

SONORISATION DES R25

Situation au 10 mai 2016

Présentation : Gildas GRENIER

Réalisation : Régulation de Trafic – Direction Espace Public

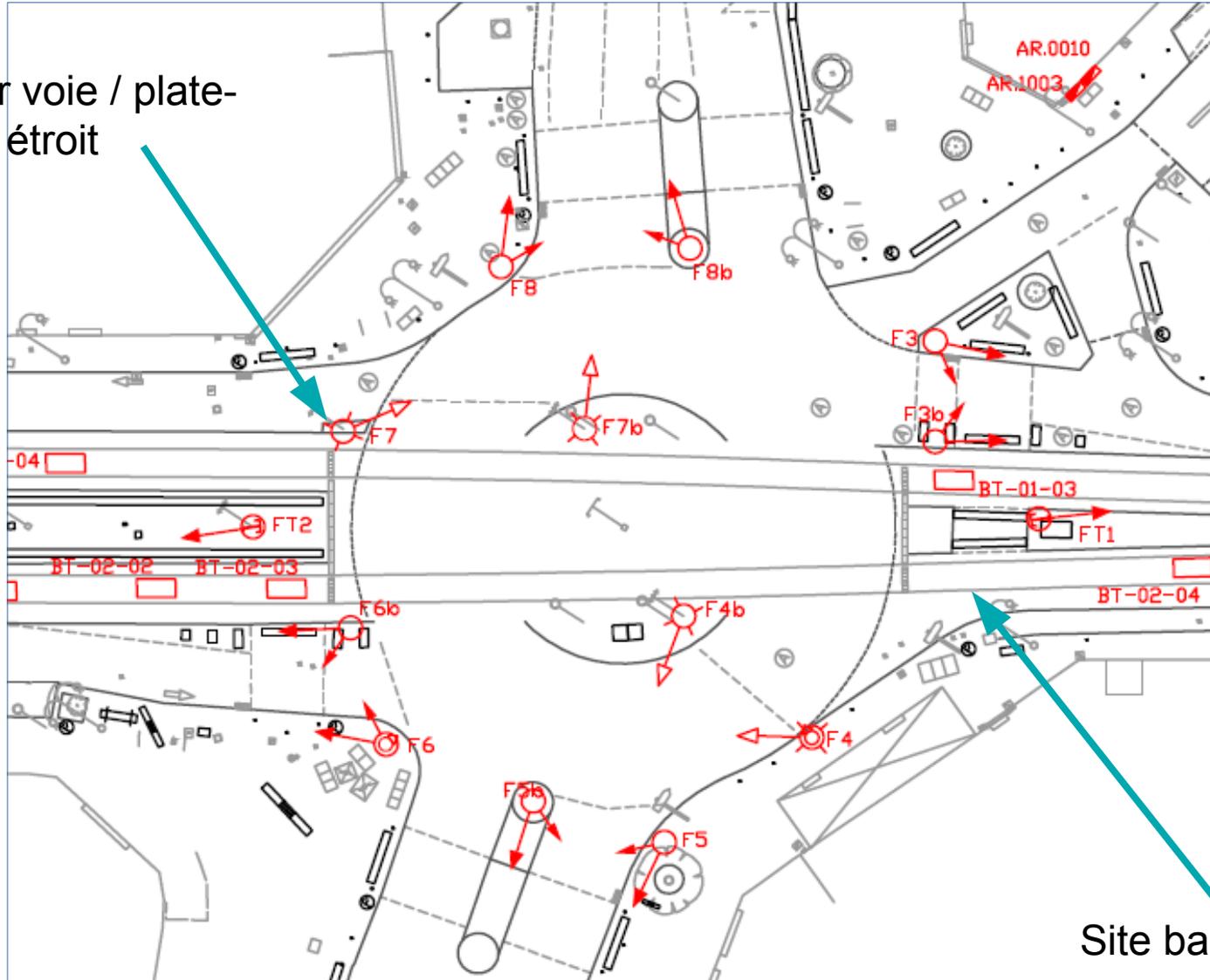
02 mai 2016

L'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière impose depuis avril 2012, pour les signaux piétons R25 :

- Sonorisation, avec un message « Stop piéton » suivi du nom du type de véhicules (tram, bus, tram-train, train)
- Utilisation exclusivement sur les sites propres TC
- Extinction au dégagement complet de la rame
- Identification des défauts, pour réagir sur la prise en compte du tram/bus

Les normes relatives au matériel et la fiche PAMA (implantation) ont été publiés en janvier 2016.

Séparateur voie / plate-
forme trop étroit



Site banalisé



En 2013, un test a été réalisé avec un panel de 11 déficients visuel, sur le site de Ranzay : une plate-forme tramway contiguë à une plate-forme tram-train.

Objectif : observer la réaction en cas de messages contradictoire sur les 2 traversées.

→ Seulement 4 PAM se sont comportés tels que souhaités et ont donc compris les messages avec une bonne localisation spatiale



Actuellement la détection du tramway, ne permet pas d'identifier la queue de la rame. On peut donc avoir une extinction prématurée, en cas de variation de la vitesse ou de la longueur de la rame.

→ étude en cours avec la SEMITAN pour la mise à niveau de la détection.

Les rames de tramway, mais aussi :

- Les rames de tram-train de la SNCF. Nécessité de mettre à niveau la détection de la rame.

- Les balayeuses et autres engins de maintenance de la voie, enrayées ou routier ? Quel nom de mobile ? Mise à niveau de la détection.

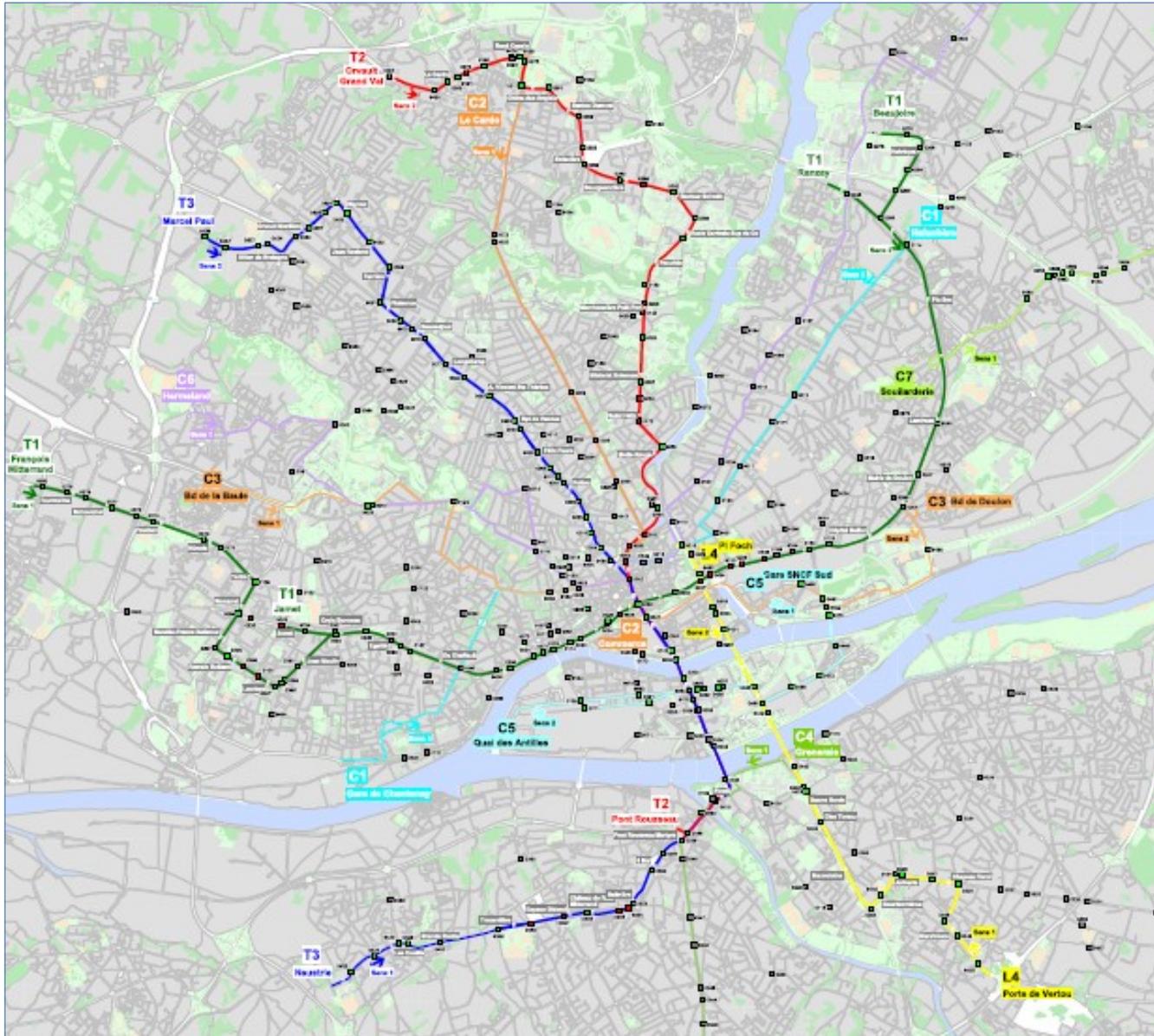
- Les rames saines remorquant des rames avariées ? Comment détecter le dégagement de la traversée ?





Les signaux actuellement en place disposent de modules sonores, mais sans contrôle du bon fonctionnement.

→ Le fournisseur du matériel, est interrogé sur les possibilités de mise à niveau.



A étudier :

- 70 équipés de R25 muets,
- 88 non équipés