

Journée professionnelle tramway

-

Lyon – 10 mai 2016

Les traversées piétonnes de voies tramways

(fiche IUTCS n°2)

Dominique Bertrand – CEREMA / DTecTV

La collection de fiches IUTCS

- des publications intermédiaires entre rapports d'étude et guides méthodologiques, avec un objectif de
 - valorisation de résultats
 - précision / actualisation de règles de l'art
 - sensibilisation / information des acteurs,
- sur les questions d'aménagement de voirie et de signalisation liées à l'interface TC/usages de l'espace public

- une série transversale par rapport aux collections Cerema (références, dossiers, connaissances, etc.)

- en téléchargement gratuit sur la boutique en ligne

- en co-édition avec le STRMTG pour ce qui concerne le tramway

Préambule réglementaire

- Tout conducteur est tenu de **céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant** régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire (art.R.415-11 du code de la route).
- *Ceci ne s'applique pas au tramway, en vertu de l'article R.110-3 du code qui exclue de son application les **véhicules de transport public assujettis à suivre, de façon permanente, une trajectoire déterminée par un ou des rails matériels et empruntant l'assiette des routes...***

Préambule réglementaire

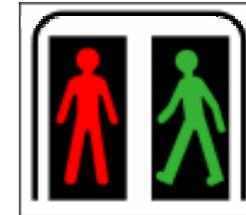
- Le tramway a la priorité sur le piéton...
 - sauf en cas de gestion par de la signalisation (lumineuse)
 - sous réserve de l'application du principe de conduite à vue
- L'utilisateur **doit** s'arrêter si son signal est *rouge**...
 - il peut passer s'il ne l'est pas !
 - *un signal vert* ne donne pas la priorité mais le droit de s'engager (si on a la certitude de pouvoir dégager)*

* *ou équivalent*

Les signaux pour les piétons

Les figurines piétons R12

*Extension au site tram du signal de traversée de chaussée
(implicite dans IISR)*



La figurine R25 signal d'arrêt pour piétons

*Domaine d'emploi : traversées de voies exclusivement réservées aux
véhicules des services réguliers de TC*

*De fait l'équivalent du signal R24, avec la même philosophie (gestion
d'un évènement)*



Les traversées piétonnes de voies tramway

- des traversées de voies (presque) comme les autres ...

=> principes d'implantation et de fonctionnement généraux (et basés sur le bon sens)

- adéquation avec les générateurs de flux et les lignes de désir
- garantie des visibilités réciproques
- bonne lisibilité et praticabilité des cheminements
- encadrement complet des carrefours et continuité des trottoirs
- traversées isolées : continuité des cheminements et prévention des traversées sauvages

Les traversées piétonnes de voies tramway

- des traversées de voies (presque) comme les autres ...

=> obligation d'accessibilité

- abaissé de trottoir (min 1.20m)
- bandes d'éveil de vigilance (BEV) normalisées
- répétition sonore des signaux lumineux
- détectabilité des obstacles dans le cheminement (potelets anti-stationnement)

Les traversées piétonnes de voies tramway

- mais des traversées spécifiques ...

=> du fait de la priorité du tramway

=> du fait des caractéristiques du MR tram

- plateforme tram et sens de circulation : sources de complexité
- présence de rail
- trajectoire imposée et mauvais freinage du tram
- caractère silencieux

Les traversées piétonnes en site banal

- privilégier le mode dominant (probabilité en nombre de conflits), *en considérant que le tramway s'adapte au contexte ...*

=> principes généraux d'aménagement de traversées de voirie

=> gestion (éventuelle) par signaux R12

=> marquage réglementaire des passages piétons

Les traversées piétonnes en site propre

- favoriser l'identification des traversées successives (et de leur gestion potentiellement différente) ...

=> différenciation de revêtement
et interruption du marquage réglementaire

=> décalage possible des traversées
et canalisation des piétons

=> aménagement de refuges (> 2.00m)

=> *signalisation lumineuse différente si possible*

* Les sites partagés sont assimilés au site propre (sauf pour la SLT)

La signalisation lumineuse des traversées piétonnes en site propre

- risque de confusion si une ou des parties de traversées ne sont pas équipées, surtout avec des signaux R12 sur le reste...

=> en règle générale, **équiper tout ou ne rien équiper**

=> des *dérogations* possibles, moyennant une analyse approfondie des avantages et inconvénients

- en station hors carrefour
- en traversée isolée

=> si seule la traversée tram est équipée, le signal R25 est fortement recommandé

Les traversées piétonnes en site propre

- le découpage en plusieurs temps permet
 - => au piéton de reprendre ses repères et de l'information
 - => une meilleure crédibilité de la signalisation lumineuse

Refuges indispensables

- la traversée en 1 temps
 - => évite les confusions entre signaux,
 - => pose un problème de crédibilité des signaux (piétons et véhicules au rouge en même temps)
 - => *impose l'emploi du signal R12*

Refuges recommandés

Les références

- fiche IUTCS n°02 :
« tramway et traversées piétonnes - principes d'aménagement »

- fiche PAM n° 09 :
« carrefours comportant au moins une traversée équipée de signaux R25 - répéteurs sonores – conseils »

disponibles en téléchargement sur la boutique territoires et ville du Cerema : <http://www.territoires-ville.cerema.fr/la-boutique-r11.html>