



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

*Liberté
Égalité
Fraternité*

La Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière,
Déléguée à la Sécurité Routière

Délégation à la Sécurité Routière

Paris, le **23 DEC. 2020**
Réf. : 2020-BSC-0131

La Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière
Déléguée à la Sécurité Routière

à

Madame la Directrice du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT)

Objet : Réponse à la recommandation R2 du rapport d'enquête technique sur le heurt d'une piétonne par un tramway survenu quai des Chartrons à Bordeaux (33) le 22 février 2019.

Vous m'avez fait parvenir, le 18 août 2020, le rapport d'enquête technique sur le heurt d'une piétonne par un tramway survenu quai des Chartrons à Bordeaux (33) le 22 février 2019.

Ce rapport adresse, notamment à la Délégation à la Sécurité Routière (DSR), la recommandation R2 : *« Établir, en coordination avec la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et la profession, une instruction normalisant la signalisation fixe horizontale et/ou verticale des traversées piétonnes de site propre de tramway, annonçant aux usagers le danger et leur signifiant leur non-priorité ».*

La signalisation de position réglementaire actuelle des traversées de voies de tramway est définie à l'article 72-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) et concerne les traversées de voies de tramway par des voies ouvertes à la circulation des véhicules. Pour ces traversées de voies, la signalisation est obligatoire si la traversée n'est pas munie d'une signalisation lumineuse tricolore et se matérialise à l'aide d'un panneau de type C20c, qui peut être complété par un panneau d'indications diverses M9z portant l'inscription « PRIORITÉ AU TRAMWAY ».

Concernant les traversées piétonnes de voies de tramway, la réglementation ne fixe pas de signalisation obligatoire, car cette signalisation dépend de la configuration de la voie tramway. C'est pourquoi la signalisation à implanter est précisée au niveau de l'état de l'art.

La fiche de recommandations IUTCS « Tramway et traversées piétonnes – Principes d'aménagement », publiée en septembre 2015 par le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), énonce des principes essentiels d'aménagement, dont la signalisation fixe horizontale et verticale, permettant de répondre aux enjeux liés aux traversées de voies tramway par les piétons, selon que ces voies sont en site propre ou en site banal.

Cette fiche est applicable aux nouveaux projets. Si toutefois, il devait y avoir un écart aux principes d'aménagement énoncés, il appartiendrait au porteur de projet de démontrer l'atteinte d'un niveau de sécurité équivalent.

Concernant les réseaux antérieurs à la parution de cette fiche (comme c'est le cas pour la ligne B à Bordeaux), il revient aux services de l'État, dans le cadre de leurs missions de contrôle, de déterminer si les écarts aux recommandations de cette fiche sont acceptables et, le cas échéant, de valider les suites à donner, en lien avec l'Autorité Organisatrice des Transports.

Ainsi il est recommandé d'utiliser des signaux lumineux pour gérer la traversée de voies tramway par les piétons, dans les conditions définies dans l'IISR :

- le signal R12 (article 110-2 de l'IISR) permet d'indiquer au piéton sa priorité. Il doit être associé à un feu de circulation routière ou à un feu réglant la circulation du tramway. Les traversées en site banal sont gérées au moyen du signal R12, de même que les traversées communes de voies en site propre et de voies routières gérées en un seul temps.
- le signal R25 (article 111-1 de l'IISR) destiné à interdire la traversée par les piétons des sites exclusivement réservés aux véhicules des services réguliers de transport en commun, dont les tramways, ne peut être utilisé que pour les traversées de site propre. Il constitue un outil supplémentaire pour alerter le piéton d'un danger et de la nécessité de s'arrêter.

Ces feux doivent être équipés de répéteurs sonores, à destination des piétons aveugles et mal-voyants.

Concernant la matérialisation de la traversée piétonne par un marquage réglementaire par « bandes blanches », elle concerne uniquement la chaussée (article 118 de l'IISR) : « *Il est nécessaire de marquer par une signalisation horizontale, et éventuellement verticale, les passages prévus à l'intention des piétons pour la traversée des chaussées, en vertu de l'article R.412-37 du code de la route.* »

Hormis le cas des traversées piétonnes en site banal associées à un feu réglant la circulation du tramway, il est déconseillé de marquer la traversée d'une voie tramway par un marquage réglementaire. En effet, alors que le piéton est prioritaire sur la chaussée, il perd la priorité lorsqu'il traverse une voie de tramway. L'article R. 422-3 du code de la route prévoit bien que le tramway est prioritaire par rapport aux autres usagers : « *Lorsqu'une voie ferrée est établie sur une route ou la traverse à niveau, la priorité de passage appartient aux matériels circulant normalement sur cette voie ferrée, à l'exception des 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 dont les conducteurs doivent respecter les signalisations comportant des prescriptions absolues et les indications données par les agents réglant la circulation* »

C'est la raison pour laquelle tout marquage ou signalisation qui pourrait donner au piéton le sentiment qu'il a la priorité sur la traversée d'une plateforme tramway est à éviter.

Je suis en revanche favorable à la recherche de solutions et à l'expérimentation de marquages routiers ou d'autres dispositifs de signalisation visant à améliorer la vigilance des piétons lors de la traversée de voies de tramway. J'ai donc demandé à mes services de réunir un groupe de travail, associant la DGITM, la Délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA) le STRMTG et le Cerema pour examiner de telles solutions. Une première réunion de ce groupe de travail s'est tenue le 2 décembre 2020. Elle a permis de rappeler les enjeux liés aux traversées piétonnes de voies de tramway et d'ébaucher des pistes de travail. Le programme de travail sera défini à l'occasion de la prochaine réunion, fixée au 29 janvier 2021.

Je ne manquerai pas de vous tenir informée de l'avancement de ces travaux. Mes services restent disponibles pour vous apporter toute précision.



Marie GAUTIER-MELLERAY