

Adapter les installations



Description



Par installations, il faut comprendre les installations liées aux infrastructures ferroviaires et routières, aux mobiliers urbains et aux cheminements piétons.



En effet, ces installations doivent encourager un déplacement fluide des piétons tout en facilitant une bonne gestion de l'attention par les usagers.

Ainsi, les installations doivent être suffisamment larges pour assurer une bonne gestion des flux sans toutefois inviter les usagers à stationner dans des zones dites d'attention améliorée.



L'adaptation des installations veillera à la cohérence du cheminement piétons dans sa continuité urbaine et la sauvegarde des usagers afin d'éviter de les placer en situations difficiles au franchissement des voies ferrées.

L'adaptation des installations doit répondre à un degré d'exigence de sécurité sans pour autant avoir pour effet un transfert de risque vers un autre domaine, et dans le respect des textes prescriptifs.



Fiches « Action » rattachées

A4

Réduire les longueurs de traversée

A5

Mettre en adéquation platelage/trottoir selon les flux

Réduire les longueurs de traversées



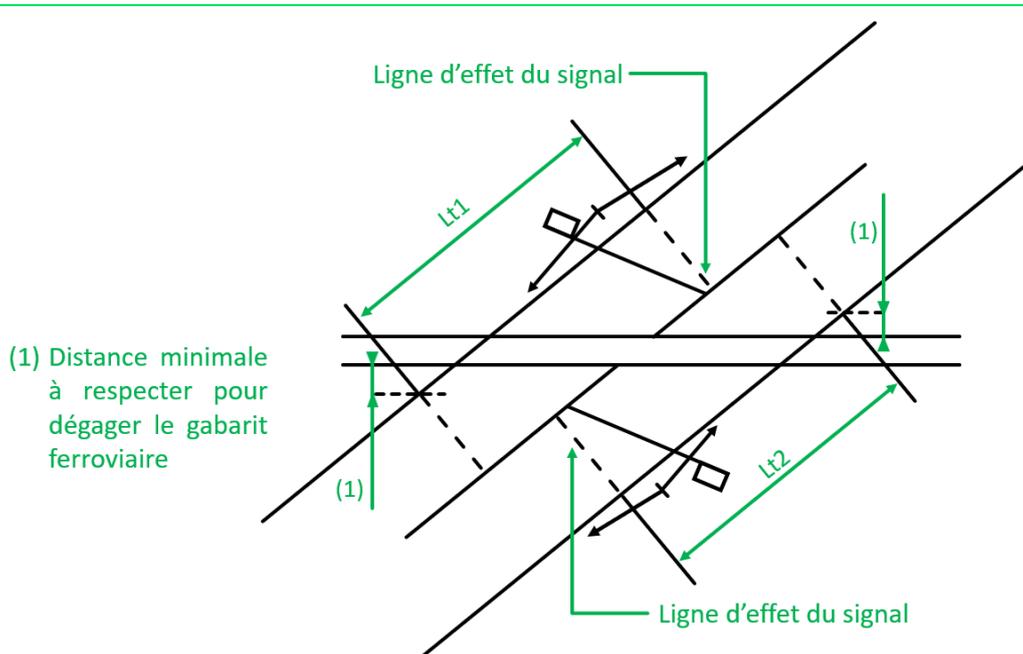
Description



Pour un PN SAL, la longueur de traversée est la plus grande des distances mesurées pour chaque demi-chaussée entre le feu de droite ou sa ligne d'effet et la limite du gabarit ferroviaire ou dans le cas d'un PN de type SAL 4 entre le feu de droite ou sa ligne d'effet des feux et la limite de dégagement de la barrière de sortie.

Pour les PN Piétons et modes doux, la longueur de traversée correspond, en l'absence de barrières, à la distance entre les deux points d'observation situés de part et d'autre des voies ferrées.

La vitesse indicative du piéton prise en compte pour le calcul des temps de dégagement des feux de circulation (dont les feux R24) est de 1 m/s. Dit autrement, un piéton met environ 10 s pour franchir 10 m.



La visibilité des circulations ferroviaires doit être facilitée à l'endroit des traversées d'une voie ferrée. Pour ce faire, elle doit se faire aussi perpendiculairement que possible.

La traversée sera d'autant plus longue que la plateforme ferroviaire sera dotée d'une ou plusieurs voies ferrées, ou que la traversée se fait à l'oblique des voies.

Lorsque la traversée est équipée d'un portillon, celui-ci doit être positionné de façon à offrir un point d'observation sur les circulations à l'approche.



La réduction de la longueur peut être obtenue par la dépose de certaines voies de service désaffectées lorsque celle-ci est envisageable.

La réduction du cheminement piéton entre le gabarit ferroviaire et le point d'observation des circulations ferroviaires peut être recherchée, tout en prenant en compte les risques liés aux effets de souffle.



Acteur(s) concerné(s)

Les gestionnaires de voirie et des infrastructures ferroviaires.



Recommandations



Matérialiser une zone d'attente au point d'observation.



En l'absence de portillon, installer des chicanes orientant le regard dans les deux directions (en Z) permettant de marquer le point d'observation pour les deux directions.



Rapport efficacité/coût attendu



La réduction de la longueur de traversée ne supprime pas le risque.

Elle est néanmoins considérée comme un moyen efficace pour maîtriser le risque de heurt.

En termes de coût, le facteur le plus dimensionnant concerne la dépose de voies de service pouvant être couteuse.

[Retour sommaire](#)



Mettre en adéquation platelage/trottoir selon les flux



Description



Le cheminement piétons (trottoir et platelage) doit permettre un déplacement fluide des piétons tout en encourageant l'attention des usagers.

Ainsi, l'usager doit pouvoir comprendre facilement qu'il s'apprête à traverser une voie ferrée et se situe dans une zone dangereuse : le platelage doit donc être facilement identifiable.

Néanmoins, le cheminement entre le trottoir et le platelage doit être fluide afin d'éviter le stationnement des piétons dans la zone d'attention améliorée au-delà du temps qui lui est nécessaire pour s'assurer de l'absence de circulation ferroviaire.



Par ailleurs, la planéité du cheminement doit être assurée : en présence d'une différence de niveau entre le trottoir et le platelage supérieure à 4 cm, la continuité du nivellement peut être assurée par un raccordement présentant une pente douce de préférence.



En cas d'impossibilité de réaliser deux cheminements conformes de part et d'autre de la chaussée, le choix peut être fait de canaliser les piétons sur un seul côté de la chaussée :

- le cheminement qui est supprimé doit être clairement interrompu afin d'inciter les piétons à rejoindre le cheminement aménagé (fin du revêtement, mise en place d'un mobilier dissuadant tout passage, signalétique indiquant aux piétons qu'ils doivent emprunter le trottoir d'en face, marquage d'un passage piétons, éclairage, etc.) ;
- les traversées de chaussée doivent être aménagées dans le respect des règles de sécurité (visibilité réciproque entre piétons et automobilistes, marquage du passage piétons, etc.) et des règles d'accessibilité (abaissés de trottoir, bandes d'éveil de vigilance (BEV), contraste tactile, etc.) ;
- la création de nouveaux passages piétons à proximité du passage à niveau ne doit pas augmenter le risque de remontées de file voire d'arrêt sur la voie ferrée pour les usagers motorisés, du fait de l'arrêt pour laisser traverser les piétons.



Cette continuité du cheminement nécessite :

- l'interdiction de stationnement aux abords du passage piétons et du passage à niveau ;
- la dépose éventuelle de mobiliers urbains, notamment lorsque celui-ci ne se justifie pas pour un impératif sécurité ;
- l'élargissement du platelage du passage à niveau du (ou des) côté(s) de la traversée des piétons ;
- la création ou la réfection des trottoirs en continuité de part et d'autre du passage à niveau, afin de bien identifier le cheminement que doivent emprunter les piétons ;
- le déplacement des fûts des moteurs et le reparamétrage du passage à niveau ;
- la prise en compte de la présence de traversées de passage à niveau dans les plans locaux de mobilités des piétons ;
- la mesure des flux.



Acteur(s) concerné(s)

Les gestionnaires de voirie et des infrastructures ferroviaires, les détenteurs de la maîtrise d'ouvrage urbaine, les communes et les intercommunalités.



Recommandations



Dans tous les cas où des piétons traversent un PN, rechercher un traitement des trottoirs ou cheminements extérieur au PN lisible, permettant de guider les usagers vers la zone de traversée.



Mettre en place une signalisation directionnelle à l'usage des piétons (conditionnée par des études préalables d'itinéraires piétonniers tenant compte des critères de confort propres aux piétons, comme le temps de parcours, les possibilités de repos, l'accessibilité, et des critères de sécurité) permettant de guider les usagers vers la zone de traversée et la gestion des flux.



Adapter les transports publics (correspondances bus ou car) pour diminuer les flux.



Inciter les piétons à ne pas stationner dans les zones d'attention améliorée grâce à un traitement différencié du sol et/ou une signalétique adaptée.

À cette fin, définir les caractéristiques d'une zone de ce type.



Rapport efficacité/coût attendu



La mise en adéquation platelage/trottoir selon les flux est vue comme une mesure efficace pour maîtriser le risque de heurt.

Néanmoins le planning de réalisation peut être long et les aménagements s'avérer coûteux.

[Retour sommaire](#)

