



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DE L'OUTRE-MER, DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE L'IMMIGRATION

*Le Préfet,
Délégué interministériel à la sécurité routière*

Paris, le **25 JUIL. 2011**
Réf. : votre lettre du 12 mai 2011

**Le Préfet,
Délégué interministériel à la sécurité routière**

à

**Monsieur le Directeur du Bureau d'enquêtes
sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT)
MEDDTL
Tour Voltaire - 92055 La Défense Cedex**

...

OBJET : Rapport d'enquête technique sur l'accident survenu le 27 avril 2010 à Orvault (44).

Vous m'avez transmis le rapport d'enquête technique sur la collision entre un tramway et une voiture particulière survenue le 27 avril 2010 à Orvault (44).

Ce rapport émet deux recommandations à l'adresse de la DSCR, l'une concernant l'évaluation comparative des dispositifs de signalisation utilisables en feux de barrage des traversées de plate-forme de tramways, l'autre relative à la mise en place d'une communication nationale sur la signification du signal d'arrêt R24, en particulier en milieu urbain.

Sur le premier point, la DSCR a confié une étude au CERTU en juillet 2009 en vue de faire un bilan de la signalisation des traversées ferrées en milieu urbain, tant en ce qui concerne les préconisations d'emploi, les expérimentations déjà réalisées, les pratiques de nos voisins européens, les perspectives d'évolution technologiques, auquel doit être associée une analyse complète des données accidentologiques sur ce type de traversées ferrées. Cette étude, qui comprend un volet spécifique consacré à la perception du signal d'arrêt R24, se poursuit après la remise en février 2011 d'un premier rapport d'étape à la DSCR.

Je note cependant que le rapport d'enquête que vous m'avez transmis retient également un certain nombre de facteurs déterminants de l'accident (géométrie et organisation complexes du carrefour giratoire, faible lisibilité de la plate-forme, implantation et association non conforme de signalisations peu propices à une bonne perception et compréhension).

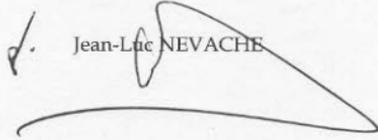
Aussi, est-il difficile de porter, dans ce cas particulier, une appréciation qualitative sur le recours au signal R24 dès lors que l'aménagement du carrefour concerné ne paraît satisfaire ni aux prescriptions réglementaires concernant en particulier l'utilisation du signal R11j, ni aux préconisations du guide « Giratoires et tramways ».

Mes services sont bien entendu disposés à poursuivre toute réflexion qui s'avérerait utile à l'amélioration de la signalisation des traversées ferrées en complément de l'indispensable examen, à laquelle elle ne saurait se substituer, de la lisibilité générale d'un type d'aménagement de traversée ferrée dont le caractère accidentogène est souligné.

Cette amélioration de la signalisation, si elle était jugée nécessaire, devrait cependant prendre en compte :

- la nécessité de préserver toute la lisibilité de la priorité de passage accordée aux matériels circulant sur les voies ferrées dans les conditions définies par l'article R.422-3 du code de la route ;
- nos engagements au regard des dispositions correspondantes de la Convention de Vienne et des accords européens ;
- les nouvelles règles d'adoption des textes normatifs s'imposant aux collectivités locales et aux entreprises.

Enfin, dans la continuité de son action permanente, la DSCR est tout à fait favorable aux campagnes de communication qui pourraient être réalisées, en collaboration avec les autorités organisatrices de transports en commun dont elle va se rapprocher, pour sensibiliser les usagers de la route au danger que représentent les traversées ferrées, notamment dans un environnement urbain, et à la nécessité d'être attentifs à la signalisation mise en place pour leur franchissement.

 Jean-Luc NEVACHE