



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Service Technique des Remontées Mécaniques
et des Transports Guidés

Saint Martin d'Hères, le 6 décembre 2011

Division TramWays

Le directeur du STRMTG

Nos réf. : 2011/ 134 /DTW/MA
Vos réf. : Courrier de transmission du rapport d'enquête du
18 novembre 2011
Affaire suivie par : Michel ARRAS
michel.arras@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 04 76 63 78 78 – Fax : 04 76 42 39 33

à
Monsieur Claude AZAM
Directeur du BEA-TT

Tour Voltaire

92055 LA DEFENSE cedex

Objet : Rapport d'enquête technique sur l'incendie d'une rame du tramway sur pneumatiques de
Clermont-Ferrand, le 26 décembre 2009.

Par courrier cité en référence, vous m'avez transmis le rapport de l'enquête technique que le BEA-TT a réalisée sur l'incendie d'une rame du tramway sur pneumatiques de Clermont-Ferrand survenu le 26 décembre 2009, et vous souhaitez connaître les suites que le STRMTG se propose de donner aux recommandations émises dans ce rapport.

Ces deux recommandations (R4 et R6) à notre intention sont rédigées comme suit :

- S'assurer, lors de la mise en service de nouvelles rames de tramway, que les matériaux qui les composent, offrent un niveau de sécurité au regard des risques d'incendie équivalent à celui requis par la norme NF F 16-101 relative au comportement au feu du matériel roulant ferroviaire.
- Vérifier, de façon systématique, lors de l'examen du dossier de sécurité d'un nouveau système de transport public guidé, que l'organisation pour la qualité et pour la sécurité du projet couvre bien la période allant de la mise en exploitation à la fin de la période de garantie et qu'elle est adaptée au caractère plus ou moins innovant du système ou de ses constituants.

La première recommandation revient à appliquer à tous les nouveaux matériels roulants des tramways, des dispositions aujourd'hui réservées aux seuls matériels roulants devant circuler en tunnel. En effet, si cette recommandation n'exige pas formellement l'application d'une norme destinée à couvrir le risque incendie pour des systèmes circulant en tunnel, elle vise à ce que tous les nouveaux véhicules de tramway offrent un niveau de sécurité équivalent à ceux circulant en tunnel.

En ce sens, l'application de cette recommandation constituerait une exigence supplémentaire, au delà de la réglementation en vigueur constituée par l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes.

La seconde recommandation vise à assurer une continuité du management de la sécurité entre les équipes chargées du projet et celles chargées de l'exploitation.

Le décret STPG (notamment les articles 17, 23, 28) dispose que les dossiers de sécurité doivent démontrer que le niveau de sécurité pourra être atteint tout au long de la vie du système et que les mesures de maintenance et d'exploitation doivent poursuivre le même objectif.

Présent
pour
l'avenir

Reste que le constat est fait régulièrement de l'existence d'une discontinuité dans le management de la sécurité entre la phase projet et la phase exploitation, plus sensible dans le cas de la réalisation d'un premier réseau que lors du projet d'une nouvelle ligne dans un réseau existant.

Ce phénomène est connu des services de contrôle et retient toute leur attention.

Cependant il s'avère parfois très difficile de faire respecter ce principe de continuité pour diverses raisons, dont la principale est sans doute la démobilisation des intervenants au projet une fois le système achevé et mis en service. Leur attention se mobilise alors vers d'autres chantiers, d'autres projets.

Une solution permettant une transition satisfaisante lors de cette phase de passage de témoin pourrait être trouvée dans la proposition de modification du décret STPG consistant à introduire la présentation d'un dossier de sécurité de récolement dans l'année qui suit la mise en exploitation commerciale.

Cette disposition aurait le double avantage de prendre en compte l'ensemble des modifications intervenues entre le dépôt du dossier de sécurité et la mise en service, et de prolonger la période nécessaire au transfert du management de la sécurité des équipes du projet vers celles de l'exploitation.

Elle fait partie des propositions faites à la DGITM par l'ensemble des professionnels concernés au terme des réflexions menées sur le retour d'expérience de la mise en application du décret STPG.

Le dernier calendrier envisagé pour la modification du décret prévoit son aboutissement au cours de l'année 2012.

Le directeur du STRMTG,



Daniel PFEIFFER