

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Service Technique des Remontées Mécaniques
et des Transports Guidés

Division Tramways



Nos références : 2008/59/DTW/MA/Nantes juin 07 réponse au BEA-TT.odt
Vos références :

Affaire suivie par : Michel ARRAS
Michel.Arras@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 04.76.63.78.94 - Fax : 04.76.42.39.33

Objet : Rapport d'enquête technique sur la collision survenue le 4 juin 2006 à Saint
Herblain entre un tramway et une voiture particulière.

Saint Martin d'Hères, le 5 mai 2009

Le directeur du STRMTG

à

Monsieur Jean-Gérard KOENIG
Directeur du BEA-TT
Tour Pascal B

92055 LA DEFENSE cedex

En conclusion du rapport d'enquête technique sur l'accident survenu à St-Herblain, le 4 juin 2007, sur le réseau du tramway de Nantes, vous avez émis plusieurs recommandations dont les cinq dernières à l'adresse de mon service.

Je vous prie de trouver ci-dessous le rappel des recommandations, accompagnées pour chacune d'entre elles, de commentaires ou demandes de précision ainsi que des suites que mon service envisage de leur donner.

Recommandation 6

S'assurer, auprès des exploitants, d'une formation périodique adéquate des conducteurs visant à les préparer aux réactions d'urgence qui doivent prévaloir en cas de danger.

Cette mission rentre dans le champ de compétence des services de contrôle locaux (les BIRMTG). Le STRMTG, tête de réseau, répercutera cette recommandation auprès d'eux par un point spécifique lors d'une réunion réseau.

Recommandation 7

Engager une réflexion portant sur l'opportunité d'ajouter un avertisseur sonore puissant (par exemple, de type « klaxon », « sifflet » comme à Mulhouse ou « corne de brume ») distinct des avertisseurs en service sur les véhicules routiers.

Le STRMTG a mené une enquête sur ce thème au cours de l'année 2005, auprès de 14 réseaux de tramway. Le rapport de synthèse de cette enquête met en évidence :

- le gain de sécurité ressort davantage d'une conduite prudente que de la mise à disposition d'un klaxon,
- l'utilité d'un travail sur la perception du gong en milieu urbain,
- un souci ergonomique d'une seule commande d'avertisseur sonore.

Copie à : DGITM

Présent
pour
l'avenir

Mon service recherche les contacts pertinents à même d'apporter une expertise sur le thème de « l'identification des signaux sonores d'avertissement en contexte urbain » et envisage de lancer une étude sur ce thème.

Toutefois, la question du parc des matériels concernés par cette recommandation se pose. En effet, vise-t-elle l'ensemble des matériels roulants en service avec un effet rétroactif, ou seulement l'équipement des nouveaux matériels.

Enfin et à titre d'information, le tramway de Mulhouse ne dispose pas d'un type de klaxon particulier.

Recommandation 8

Engager une réflexion sur la conception des avants de tramway visant à rendre ceux-ci moins agressifs pour les piétons et les véhicules routiers en cas de choc, tant du point de vue de la forme (pour repousser d'éventuels corps étrangers) que de celui de l'absorption des efforts lors des chocs.

Le parc supposé concerné par cette recommandation est celui des nouveaux matériels roulants.

Le STRMTG va organiser et piloter un groupe de travail sur ce thème. Sa composition rassemblera :

- des constructeurs,
- des experts du domaine (laboratoires, bureaux d'études spécialisés, l'INRETS, etc.),
- des AOT (via le GART) et des exploitants (via l'UTP),
- des EOQA,
- des services de contrôle.

Recommandation 9

Etudier les conditions dans lesquelles les rames de tramway pourraient être équipées d'une caméra vidéo orientée sur le territoire à franchir, et intégrer, en fonction des résultats de l'étude, cette disposition dans les préconisations des référentiels techniques.

Cette recommandation a donné lieu à un travail de recherche documentaire puis réglementaire qui a abouti à l'identification d'un interlocuteur interface entre le ministère de l'intérieur et celui du développement durable en la personne de monsieur Michel Deschamps.

Cette démarche a également permis l'intervention de ce dernier lors d'une journée technique des exploitants de tramway en octobre 2008 et l'envoi d'un courrier du directeur des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques du Ministère de l'intérieur à l'adresse du président de l'UTP.

Ce courrier du 13 mars 2009 précise entre autres que les besoins d'analyse des causes des accidents et des réactions des conducteurs n'entrent pas dans le champ d'application de la loi 95-73 du 21 janvier 1995. L'incertitude réglementaire attachée à l'installation de caméras vidéo est ainsi levée.

La suite de l'action va consister en une incitation des exploitants de tramway à l'installation de ces systèmes vidéo.

Recommandation 10

Déterminer les conditions et les délais à prévoir pour augmenter le contenu paramétrique de la boîte noire des tramways de l'ensemble du parc français selon la liste préconisée par le STRMTG. Etudier les procédures à mettre en place pour que les exploitants de réseaux puissent équiper l'ensemble de leur flotte des mêmes dispositifs.

Pour certains réseaux, les AOT, plus que les exploitants, sont concernés par les répercussions financières de cette recommandation.

Le STRMTG se propose d'engager cette réflexion dans le cadre d'un groupe de travail associant des exploitants et des AOT concernés par un parc équipé d'enregistreurs d'ancienne génération.

Le programme de travail pourra débuter par un état de l'existant et des programmes de rénovation engagés ou en projet.

La stratégie ultérieure reste à définir et dépendra de cet état des lieux. Une solution pourrait être envisagée dans le cadre de l'instruction des dossiers de régularisation des systèmes existants.

Le directeur du STRMTG



Daniel PFEIFFER