



Monsieur Jean Panhaleux
Directeur
Bureau d'Enquête sur les Accidents de
Transports Terrestre
Grande Arche – Paroi Sud
92055 La Défense Cedex

Lettre recommandée avec A.R

SDG-2017-D-2614

Paris, le 15 SEP. 2017

Monsieur le Directeur,

Madame la Présidente-Directrice générale de la RATP a bien reçu votre courrier daté du 27 juin 2017 transmettant le rapport d'enquête technique ouverte le 14 janvier 2014 sur la collision entre une rame de tramway et une voiture survenue le 21 décembre 2013 à Saint-Denis, et m'a chargé d'apporter réponse à la recommandation R2 en application de l'article R.1621-9 du code des transports.

Je tiens tout d'abord à rappeler le contexte dans lequel cette recommandation a été formulée.

Concernant la signalisation routière, il convient de préciser que si la RATP gère les infrastructures de la ligne de tramway T1 en application du contrat passé avec le STIF, comme indiqué page 15 du projet de rapport, elle ne gère que les ouvrages et équipements constitutifs de l'infrastructure du tramway, ce qui exclut les équipements constitutifs de la voirie routière, notamment la signalisation routière qui reste à la charge du gestionnaire de la voirie.

Le 14 mars 2006, la RATP adressait aux services de la DREIF son rapport définitif d'enquête suite à l'accident du 14 janvier 2006, conformément aux dispositions de l'article 39 du décret n°2003-425 relatif à la sécurité des transports publics guidés.

Dans le point 7 « Plan d'actions » de son rapport, la RATP demandait l'implantation d'une signalisation verticale d'interdiction de tourner à gauche, cette signalisation ne pouvant pas être mise en place par la RATP elle-même dans la mesure où elle relevait de la compétence du gestionnaire de voirie.

Par courrier en date du 13 avril 2006, les services de la DREIF indiquaient à la RATP prendre « *bonne note de la prochaine mise en place de la signalisation effectivement nécessaire* » et le rapport établi le 14 avril 2006 par le BIRMTG confirmait qu'il était proposé à la RATP de procéder à certains rappels auprès de ses conducteurs de tramway ainsi qu'à un recensement des obstacles fixes présentant des implantations similaires sur le tracé du T1 en vue d'établir un plan d'actions à court terme, seules actions pouvant relever de sa compétence d'exploitant de la ligne T1.

La RATP considérait donc légitimement que sa demande d'implantation d'une signalisation verticale d'interdiction de tourner à gauche avait bien été prise en compte par les services de la DREIF, qui l'avaient relayée auprès de l'échelon départemental des services étatiques compétents en matière d'équipement, à savoir la DDE de Seine-Saint-Denis, qui était le gestionnaire de voirie de la RN 186 à l'époque des faits.

L'absence de panneau de signalisation d'interdiction de tourner à gauche malgré la demande formulée par la RATP en 2006 ne saurait donc concerner la RATP, dont les missions d'exploitant ne se confondent pas avec celles du gestionnaire de voirie.

Concernant le traitement du poteau de LAC, le BIRMTG demandait à la RATP, dans le cadre de son rapport d'accident du 14 avril 2006, de procéder au recensement des obstacles fixes présentant des implantations similaires afin de définir un plan d'actions devant cibler à court terme le déplacement des obstacles fixes situés sur des carrefours sur lesquels survenaient un nombre important de collisions entre le tramway et des véhicules tiers.

Conformément à cette demande, dans le cadre de son rapport annuel de 2006 sur la sécurité de l'exploitation des lignes T1, T2 et T3, la RATP indiquait avoir recensé 82 obstacles fixes. L'accident survenu le 14 janvier 2006 étant le premier accident de ce type depuis 2000, le poteau de LAC impliqué dans cet accident ne remplissait donc pas les critères définis par le BIRMTG pour la mise en œuvre d'un plan d'actions à court terme.

C'est pourquoi la RATP faisait part aux services de l'État, qui n'ont pas remis en cause cette méthode de traitement, du fait que ce poteau de LAC serait traité dans le cadre du dossier de sécurité régularisé (DSR) relatif à la ligne T1, conformément aux préconisations du STRMTG en la matière et aux dispositions de l'article 44 du décret 2003-425.

C'est ainsi que le dossier de sécurité régularisé de la ligne de tramway T1 a été élaboré, en se fondant sur l'évaluation de la sécurité réalisée par l'OQA insertion urbaine dans le contexte du début de l'année 2010. En particulier, l'expert OQA précise qu'« *En l'absence d'autres critères, seuls les obstacles implantés à proximité d'intersections ayant plus de 10 accidents sur la période 2003-2008 (soit en moyenne 1,7 accidents par an) ont été considérés comme défauts significatifs* ». Les critères rappelés au renvoi 12 du projet de rapport n'avaient pas encore été portés à la connaissance des exploitants par le STRMTG, et la méthodologie proposée par l'expert OQA a clairement été présentée dans le dossier transmis pour instruction, et acceptée dans ce cadre.

Ce faisant, l'avis de l'OQA figurant dans le DSR mentionnait un délai de traitement de ce carrefour dans un délai de 3 à 6 ans.

Par la suite, le Directeur des projets d'investissements du STIF avait, par son courrier DPI/Pôles/12-55/CS du 02 février 2012, informé le Préfet de la Région Île-de-France que le STIF envisageait d'élaborer un schéma directeur de la ligne T1 avec notamment pour objectif de « *réaliser les actions nécessaires pour répondre aux principaux défauts de sécurité relevés par l'OQA insertion urbaine et les services de l'État dans le cadre du dossier de sécurité de régularisation* ».

Le 20 mars 2013, le Chef du Service de la Politique des Transports de la DRIEA avait adressé au STIF une lettre PO 1224 de validation du dossier de sécurité régularisé (DSR) de la ligne de tramway T1. Ce courrier précisait qu'au vu des rapports préparatoires de sécurité et d'évaluation, réalisés par les OQA et joints au DSR, la DRIEA retenait qu'aucun défaut majeur pouvant laisser craindre un risque inacceptable à court ou moyen terme n'a été relevé.

L'avis joint à la lettre de validation précisait que « *Le DSTC a bien noté que le STIF envisage d'élaborer, avec les gestionnaires de voirie, un plan d'actions coordonnées et d'en suivre la mise en œuvre. Comme indiqué dans le courrier susvisé du 2 février 2012, ce plan d'actions coordonnées doit constituer un document de programmation cohérent avec les évolutions de la ligne T1 et les objectifs suivants : [...] réaliser les actions nécessaires pour répondre aux principaux défauts de sécurité relevés par l'OQA insertion urbaine et les services de l'État dans le cadre du dossier de sécurité régularisé. Ce plan devra être transmis au préfet de la région Île-de-France avec les données d'état des lieux produites en vue de son élaboration* ».

L'avis précisait également que « *Les réponses aux observations mentionnées aux points III.2 à III.11 pourront être apportées dans le cadre de ce plan d'actions coordonnées* ».

Pour ce qui concerne spécifiquement le carrefour « Voltaire - Pressov - Villa Mon Jardin », le « Dossier Action 11 » du PACT T1 constituait le diagnostic approfondi de ce carrefour. Dans le programme envisagé dans un premier temps, le traitement de ce carrefour ne faisait pas l'objet de remarque. Dans la quatrième partie de la note générale du PACT T1, évaluée et référencée dans le rapport de l'OQA IU sur le PACT T1, le carrefour n'était pas concerné parmi ceux à engager en priorité (cf. Plan d'Actions Coordonnées de la ligne Tramway T1 en V0 - octobre 2013, en p44-45 au § « II. Des secteurs jugés prioritaires » pour la « Programmation des actions »).

La méthode et les délais de traitement de l'obstacle fixe constitué par le poteau de LAC impliqué dans les accidents de 2006 et 2013 ont donc été élaborés sur la base d'analyses réalisées par des organismes d'expertise indépendants en matière d'insertion urbaine, et ont été partagés et validés tant par le STIF que par les services de l'État en charge du contrôle.

De plus, le carrefour « Voltaire - Pressov - Villa Mon Jardin », qui faisait l'objet d'un suivi spécifique dans le cadre des rapports annuels sur la sécurité transmis aux services de l'Etat, a fait l'objet de mesures globales, adaptées au regard du nombre d'accidents relevés sur ce carrefour, visant à sensibiliser les agents de conduite de la ligne T1 à une conduite défensive malgré les autorisations effectives de passage aux feux des tramways.

Par ailleurs, les services de l'Etat, destinataires de ces rapports annuels, n'ont jamais sollicité la RATP pour mettre en œuvre d'autres types de mesure sur ce carrefour.

Il paraît également utile de rappeler les éléments qui avaient été apportés par la RATP lors de la réunion du 8 janvier 2015 avec le BEA-TT et qui vous avaient été transmis par courrier électronique du 19 février 2015 par l'Inspection Tramway de la RATP.

Ces éléments, portant sur les traitements aux niveaux local et central des analyses relatives à l'accidentologie, tendaient à démontrer qu'outre les rapports d'accidents établis et communiqués au DSTC et au STRMTG et les rapports annuels sur la sécurité de l'exploitation des lignes de tramway transmis aux services du Préfet, de nombreuses actions étaient menées en interne d'un point de vue managérial au sein des unités opérationnelles : campagnes de sensibilisation des conducteurs, suivi professionnel, stages de perfectionnement, sélection des candidats, contrôles préventifs de premier niveau, mise en place de plan d'actions internes avec les unités opérationnelles, notamment.

La RATP n'a pas attendu l'accident du 21 décembre 2013 pour mettre en place des procédures et méthodes visant à assurer une prise en compte rigoureuse des accidents survenant sur ses lignes de tramway.

Ainsi, afin de garantir l'exhaustivité du recueil d'informations, tous les agents d'encadrement sont systématiquement sensibilisés lors de leur formation initiale à la nécessité de collecter tous les éléments utiles à la compréhension d'un accident et les rapports d'accidents internes sont rédigés puis saisis dans la base accidentologie nationale du STRMTG.

De même, afin de favoriser les analyses de différents niveaux, les Responsables d'Exploitation Tramway des différentes lignes sont formés lors de leur prise de poste à la rédaction de comptes rendus d'enquêtes et d'incidents et la réglementation générale précise déjà les éléments devant impérativement figurer dans une analyse d'accident.

Un point traitant de sécurité ferroviaire est programmé à l'ordre du jour des comités tramway afin de partager les analyses réalisées à la suite d'évènements notables. Enfin, l'inspection tramway a en charge la définition des mesures correctives à mettre en place dans les unités opérationnelles ainsi que leur suivi.

D'autres actions ont également été mises en place ces dernières années afin d'améliorer le retour d'expérience.

Ainsi, afin de favoriser le recueil d'informations, un travail mené avec le STRMTG a permis de mettre à disposition des unités opérationnelles la base accidentologie nationale. Cette nouvelle organisation a été accompagnée par la mise en place d'un suivi rigoureux des freinages d'urgence déclenchés pour éviter un accident (quasi accident). Ces données sont présentées lors des comités de gestionnaires réunissant la RATP, les gestionnaires de voirie et Île-de-France Mobilités.

Concernant les analyses de différents niveaux, tous les managers ont été sensibilisés à la prise en compte du facteur humain dans les analyses d'accidents, les comptes rendus d'incidents sont systématiquement diffusés à l'ensemble des unités opérationnelles afin de favoriser le partage du retour d'expérience. Un guide des enquêtes a également été mis à disposition des équipes d'encadrement afin d'uniformiser la qualité et l'exhaustivité des analyses.

En matière de définition et de suivi des mesures correctives, la mise en place de comités de gestionnaires (mai 2014) pour chaque ligne de tramway a permis de renforcer les relations entre les différents acteurs dans le domaine de l'accidentologie comme le prévoit maintenant les évolutions du décret relatif à la sécurité des transports publics guidés. De plus, les agents nécessitant un suivi professionnel approfondi font l'objet d'un Plan d'Actions Individualisé à la Sécurité ferroviaire.

Dans un processus d'amélioration continue, la RATP envisage la mise en œuvre de mesures complémentaires avec notamment une demande, appuyée par le STRMTG, transmise aux autorités compétentes en vue d'obtenir l'autorisation d'utiliser les enregistrements provenant des caméras frontales des rames de tramway pour améliorer les analyses en cas d'accident (autorisation reçue pour la ligne T8) et le renforcement de la prise en compte du facteur humain dans les analyses d'accidents.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.



Jérôme Martres

Délégué général à la sécurité ferroviaire