

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS



Service Technique des Remontées
Mécaniques et des Transports Guidés

Division Tramways

Saint Martin d'Hères, le 18 janvier 2019

Le Directeur

à

Monsieur Jean Panhaleux
Directeur du BEA-TT

La Grande Arche
Paroi Sud
92055 LA DEFENSE cedex

Nos réf. : 2019/012/DTW/VdeL

Vos réf. : Courrier de transmission du rapport d'enquête
du 18 octobre 2018

Affaire suivie par : de Labonnefon Valérie
valerie.de-labonnefon@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 04 76 63 78 78 – Fax : 04 76 42 39 33

Courriel : dtw.strmtg@developpement-durable.gouv.fr

Objet : Rapport d'enquête technique sur le déraillement d'une rame de la ligne T2 du tramway de Lyon (69) suite à sa collision avec un véhicule léger le 23 août 2015 – Réponse du STRMTG

Par courrier cité en référence, vous m'avez transmis le rapport qui conclut l'enquête technique que le BEA TT a réalisée sur le déraillement d'une rame de la ligne T2 du tramway de Lyon (69) suite à sa collision avec un véhicule léger le 23 août 2015.

Vous souhaitez connaître les suites que le STRMTG se propose de donner à la recommandation qui lui est adressée rappelée ci-dessous :

Recommandation R1

Pour les gammes qui ne sont pas encore développées, dans l'application du guide technique « Conception des bouts avants des tramways », ne pas valider un matériel de référence présentant un retour d'expérience non favorable telle que la gamme CITADIS X02. Si le constructeur ne peut raisonnablement proposer un autre matériel de référence, exiger une amélioration significative du taux de dérailabilité par rapport à la référence ou des mesures compensatoires réduisant notablement l'importance d'un déraillement.

Le STRMTG mettra en œuvre la recommandation du BEA TT concernant les gammes de tramway qui ne sont pas encore développées.

Cependant le STRMTG considère que les mesures compensatoires sont des mesures intéressantes pour les gammes existantes de tramways mais ne sont pas suffisantes pour les gammes à développer. Dès lors, il conviendra d'exiger de chaque constructeur qu'il propose un tramway moins sensible au déraillement s'il présente une référence présentant un retour d'expérience non favorable telle que la gamme X02.

Il conviendra toutefois de préciser les critères permettant de qualifier une amélioration significative du taux de déraillabilité.

Le STRMTG n'a pas de remarques complémentaires concernant la recommandation R2 adressée à Alstom .

Concernant la recommandation R3 adressée à Keolis Lyon, SYTRAL, SEMITAG et SMTC Grenoble, le STRMTG est tout à fait favorable à l'imposition d'une limitation de vitesse de franchissement des carrefours, mesure qui est à l'heure actuelle appliquée par la quasi-totalité réseaux de tramways de France.

Le directeur du STRMTG



Daniel PFEIFFER