

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE



Service Technique des Remontées
Mécaniques et des Transports Guidés

Division Tramways

Saint Martin d'Hères, le 25 septembre 2017

Le Directeur

à

Monsieur Jean Panhaleux
Directeur du BEA-TT

Tour Voltaire
92055 LA DEFENSE cedex

Nos réf. : 2017/252/DTW/VdeL
Vos réf. : Courrier de transmission du projet de rapport d'enquête
du 27 juin 2017
Affaire suivie par : Valérie de Labonnefon
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 la collision entre une rame de tramway et une voiture survenue le 21 décembre 2013 à Saint-Denis (93)

Par courrier cité en référence, vous m'avez transmis le projet de rapport qui conclut l'enquête technique que le BEA TT a réalisée sur la collision entre une rame de tramway et une voiture survenue le 21 décembre 2013 à Saint-Denis (93)

Vous souhaitez connaître les suites que le STRMTG se propose de donner aux recommandations qui lui sont adressées.

Ce rapport émet deux recommandations à l'attention notamment du STRMTG.

Recommandation R3 (STRMTG, UTP, GART) :

Demander aux autorités organisatrices de la mobilité en charge de lignes de tramway et à leurs exploitants de formaliser leurs relations avec les gestionnaires de voirie et les autorités de police de la circulation permettant une prise en compte efficace du retour d'expérience des accidents et des incidents.

Recommandation R4 (DGITM et STRMTG en lien avec DGCL et DSCR) :

Décliner, dans l'arrêté d'application et les guides techniques, les nouvelles dispositions prévues par le décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés, en veillant à rendre opérationnelles :

- *la vérification de la mise en œuvre des actions correctives ;*
- *l'implication systématique des gestionnaires de voirie et des autorités de police de la circulation ;*
- *les mesures contraignantes en cas de retard, de manque d'implication ou de défaillance d'acteurs du processus.*

Réaliser un bilan de leur efficacité lorsque l'on disposera d'un recul suffisant.

Ces éléments appellent les éléments de réponse suivants de la part du STRMTG.

Recommandation R3 :

Le décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés (décret STPG) prévoit la formalisation des échanges entre AOT, exploitants et gestionnaires de voirie dans le cadre du retour d'expérience des accidents et des incidents à travers les dispositions des trois articles suivants :

Article 81 - « L'autorité organisatrice de transport, l'exploitant, le gestionnaire d'infrastructure, le chef de file et le gestionnaire de voirie veillent, chacun pour ce qui le concerne, à ce que, pendant toute la durée de l'exploitation, le niveau de sécurité vis-à-vis des usagers, des personnels d'exploitation et des tiers soit maintenu. »

Art. 89. – Tout accident ou incident grave affectant la sécurité de l'exploitation d'un système de transport public guidé est porté sans délai à la connaissance du préfet, de l'autorité organisatrice de transport, du chef de file et du bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre par l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructure. Cette information porte notamment sur le déroulement de cet accident ou incident et sa gravité.

Dans un délai de deux mois à compter de la survenance ou de la découverte de l'accident ou incident grave, l'exploitant ou le chef de file adresse un rapport circonstancié sur cet événement au préfet et à l'autorité organisatrice de transport.

Le rapport analyse les causes et les conséquences constatées de cet événement, les risques potentiels et indique les enseignements qui en ont été tirés ainsi que les mesures prises afin d'éviter son renouvellement.

Toutes les entités mentionnées à l'article 81 fournissent les informations permettant d'analyser les circonstances de l'accident ou incident grave.

Article 92 - « L'exploitant ou le chef de file établit un rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation du système qui comporte notamment une partie relative à l'accidentologie, une partie relative au contrôle interne, une partie relative aux évolutions du système et une partie relative à un plan d'actions unique envisagé pour maintenir et améliorer la sécurité du système.

Les entités mentionnées à l'article 81 contribuent à la rédaction de ces parties, chacun pour ce qui le concerne.

L'autorité organisatrice de transport transmet au préfet compétent ce rapport, accompagné de son avis sur le plan d'actions qu'il contient. »

Le STRMTG s'assurera naturellement de la bonne mise en œuvre de ces dispositions dans le cadre notamment de l'élaboration de ses guides techniques.

A ces fins, le STRMTG s'est, notamment, engagé dans une action d'homogénéisation et de renforcement des rapports annuels suite à la proposition de suppression des dossiers de sécurité actualisés. Le groupe de travail associé à cette action est actuellement en cours, en concertation dans un premier temps avec les exploitants puis dans un second temps avec les Autorités Organisatrices des Transports et les gestionnaires de voirie afin d'aboutir à une mise à jour du guide du STRMTG sur le contenu des rapports annuels.

Par ailleurs, le STRMTG va lancer une enquête auprès des autorités organisatrices des transports afin de faire un état des lieux relatif à l'existence d'un dispositif (convention ou autre) entre AOT et gestionnaires de voirie leur permettant d'être en capacité de présenter aux services de contrôle de l'État les justificatifs afférents au maintien dans le temps du niveau de sécurité du système compte-tenu notamment des modifications qui ont pu lui être apportées.

Concernant la transmission des informations permettant d'analyser les circonstances d'un accident ou d'un incident grave prévue à l'article 89 sus-mentionné, le décret STPG du 30 mars 2017 ne fait que confirmer des pratiques déjà en place sur les réseaux (par exemple transmission des informations liées au bon fonctionnement de la signalisation lumineuse).

S'agissant des autorités de police de la circulation, de part leurs attributions, elles n'interviennent pas directement dans le processus du retour d'expérience des accidents et des incidents et, de fait, s'appuient sur leurs gestionnaires de voirie, acteur désormais incontournable dans ce processus.

Recommandation R4:

Pour ce qui est de la vérification de la mise en œuvre des actions correctives, le STRMTG par l'intermédiaire des bureaux de contrôle assure un contrôle de proximité continu des réseaux en exploitation selon les dispositions suivantes :

- les réunions de suivi d'exploitation

Ces réunions permettent de maintenir un contact permanent avec les exploitants et AOT, instaurant une relation de confiance et d'être informé en temps utiles de toute évolution sur les réseaux. Le suivi des prescriptions des dossiers de sécurité et actions correctives suite à événements y sont abordés, et tracés grâce à des tableaux de suivi.

- les audits de contrôle de l'exploitation

Ce sont des outils efficaces qui permettent de s'assurer que les exploitants mettent en œuvre leur règlement de sécurité et d'exploitation et sont organisés pour maintenir le niveau de sécurité des systèmes qu'ils exploitent.

- l'instruction des rapports annuels

Ils sont, en premier lieu, utiles à l'exploitant, à l'AOT et aux gestionnaires de voirie pour identifier les pistes de progrès au plan de la sécurité et, en second lieu, pour le service de contrôle pour s'assurer de l'amélioration continue de la sécurité. Désormais, l'implication des gestionnaires de voirie permettra au STRMTG d'intervenir auprès d'un acteur sur lequel jusqu'à présent il n'avait aucun levier d'action réglementaire.

- le suivi « au fil de l'eau »

Aux items cités précédemment, s'ajoute le suivi réalisé par les bureaux de contrôle « au fil de l'eau » par l'intermédiaire des événements d'exploitation, qui permet de détecter rapidement des problématiques de sécurité (accidentologie, pathologie...).

Toutes ces modalités de contrôle et de suivi des réseaux de transports guidés urbains mises en place par le STRMTG sont de nature à vérifier la mise en œuvre d'actions correctives suites à accidents ou incidents et répondent au premier point de votre recommandation. Sur ce sujet, il convient de prendre garde à ce que l'intervention active de l'État ne s'accompagne pas d'une déresponsabilisation des acteurs du premier rang, ceux qui sont directement en charge du maintien du niveau de sécurité.

Concernant le deuxième point de votre recommandation, il appelle les mêmes commentaires que ceux présentés précédemment pour la recommandation R3.

S'agissant des mesures contraignantes en cas de retard, de manque d'implication ou de défaillance d'acteurs du processus, le décret STPG prévoit dans son article 85 que le Préfet peut demander à l'exploitant, au gestionnaire d'infrastructure, au chef de file ou à l'autorité organisatrice de transport de remédier à tout défaut ou insuffisance du système de transport ou de son exploitation en matière de sécurité, chacun pour ce qui le concerne, et imposer des mesures restrictives d'exploitation (disposition déjà en vigueur dans le décret STPG n°2003-425).

Par ailleurs, une nouvelle disposition permet au Préfet de demander à l'exploitant, au gestionnaire d'infrastructure, au chef de file ou à l'autorité organisatrice de transport de faire procéder à un diagnostic de la sécurité du système par un organisme qualifié lorsque le rapport annuel n'a pas été remis ou si son contenu est insuffisant pour permettre de juger du maintien du niveau global de sécurité.

Ces dispositions permettent de répondre au troisième point de votre recommandation.

Enfin, le STRMTG réunit de façon régulière la profession par l'intermédiaire de groupes de travail ou de journées d'information et pourra ainsi faire un bilan en temps voulu de l'efficacité des nouvelles dispositions du décret STPG.

S'agissant des autres recommandations, le STRMTG n'a pas de remarques à formuler.

Le directeur du STRMTG,



Daniel PFEIFFER