

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

Service Technique des Remontées Mécaniques
et des Transports Guidés

Saint Martin d'Hères, le 28 août 2012

Division TramWays

Le directeur du STRMTG

Nos réf. : 2012/095/DTW/MA

à

Vos réf. : Courrier de transmission du rapport d'enquête
du 5 avril 2012

Monsieur Claude AZAM
Directeur du BEA-TT

Affaire suivie par : Michel ARRAS
michel.arras@developpement-durable.gouv.fr

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

Tour Voltaire

92055 LA DEFENSE cedex

Objet : Rapport d'enquête technique sur le déguidage d'une rame de tramway sur pneumatiques survenu le 10 janvier 2011 à Clermont-Ferrand dans le Puy-de-Dôme.

Par courrier cité en référence, vous m'avez transmis le rapport de l'enquête technique que le BEA-TT a réalisée sur le déguidage d'une rame de tramway sur pneumatiques survenu le 10 janvier 2011 à Clermont-Ferrand, et vous attirez tout particulièrement mon attention sur la recommandation à mon attention formulée sous la référence R5.

Cette recommandation invite mon service à s'assurer du renforcement et du bon fonctionnement, à tous les niveaux, de l'organisation et du pilotage des processus de contrôle et de retour d'expérience relatifs à l'exploitation du réseau de tramway considéré.

Par ailleurs, vous souhaitez connaître les suites que le STRMTG se propose de donner à cette recommandation.

En préliminaire, les observations suivantes me paraissent utiles à la définition et la compréhension du rôle de l'État en matière de contrôle de la sécurité.

Dans le corps du rapport, pages 34, 35 et 36, les thèmes des contrôles et du retour d'expérience sont successivement abordés ;

- Un dispositif de contrôle articulé autour de quatre niveaux :
 - l'encadrement direct des agents de l'exploitant vérifie le respect du RSE ;
 - la mission « sûreté de fonctionnement » de l'exploitant garantit le maintien du niveau de sécurité et alerte le service de contrôle des dysfonctionnements engageant la sécurité ;
 - l'AOT doit s'assurer de l'état des infrastructures, des matériels roulant et du respect du RSE par l'exploitant ;
 - le service de contrôle (STRMTG) peut procéder à tout moment à des visites de contrôle de l'exploitant.

- Le dispositif de retour d'expérience :
 - une remontée au quotidien vers le constructeur des anomalies identifiées par l'exploitant ;
 - une commission de surveillance tripartite, AOT, exploitant et constructeur, assurant le suivi des conditions d'exploitation et examinant les anomalies constatées ;
 - une information régulière du constructeur sur le fonctionnement du système vers le STRMTG.

En conclusion de la présentation du dispositif de contrôle, il est émis l'avis que, « dans la pratique, les contrôles externes de troisième et quatrième niveaux sont peu développés. »

Je me permets de vous faire observer que cette évaluation du contrôle technique et de sécurité, dit de quatrième niveau, exercé par le STRMTG peut paraître sévère et ne correspond pas à la pratique mise en œuvre par mon service.

En effet, depuis la mise en service du tramway de Clermont-Ferrand en novembre 2006, l'exercice de ce contrôle a été réalisé de façon permanente et régulière :

- Les audits de l'exploitation

Deux audits de T2C ont été réalisés, en novembre 2008 et octobre 2009.

Sans entrer dans le détail, le premier a permis de nous assurer de la mise en place du contrôle interne de sécurité au sein de l'entreprise T2C, du suivi des accidents de voirie et de la mise en place du retour d'expérience de cette accidentologie vers la formation des conducteurs. Il a également préconisé la mise en place d'un comité de pilotage dédié à la sécurité de fonctionnement et a mis en évidence la nécessité d'améliorer le suivi interne des conducteurs.

Le second a porté sur la maintenance du système dans toutes ses composantes et permis d'évaluer les suites données aux observations faites.

Les rapports de ces audits sont à votre disposition.

- L'analyse des événements

Cette analyse pluriannuelle est l'outil privilégié du suivi de l'accidentologie routière, en fréquence comme en localisation et typologie des configurations accidentogènes.

- L'analyse des rapports annuels sur la sécurité de l'exploitation

De 2007 à 2010, T2C a édité quatre rapports annuels sur la sécurité de l'exploitation. Les signalements attachés au matériel roulant sont relevés à un niveau faible : respectivement 3 %, 5 %, 3 % et 8 % pour 2010, année suivant l'incendie de la rame CF15, durant laquelle les conducteurs ont été sensibilisés aux alertes liées aux freins.

Le rapport pour 2009, dernier rapport établi avant le déguidage, est édité en juillet 2010 et présente ainsi la vision de l'exploitant :

« Le système Translohr fonctionne correctement et rend le service pour lequel il a été conçu. (...) La fiabilité du système est assez bonne, grâce à la réactivité des équipes et à l'organisation actuellement mise en place. On peut constater que : les équipes de T2C se sont bien appropriées le Translohr, la documentation de maintenance est toujours en cours de fiabilisation et en constante évolution. »

Toujours en 2009, le taux de disponibilité moyen du matériel roulant est supérieur à 99 %.

- Les retours d'information périodiques du constructeur vers le siège du STRMTG

Lohr Industrie informe régulièrement le siège du STRMTG des évolutions techniques apportées au système, des résultats des différents tests et essais réalisés. De plus, deux réunions techniques se tiennent en moyenne par an, avec parfois la présence de la société Bureau Veritas, l'OQA du constructeur.

Vous remarquerez que les moyens de contrôle mis en place par le STRMTG et affectés au tramway de Clermont-Ferrand sont bien spécifiques au caractère innovant du système : deux audits ont été diligentés dans les premières années de mise en service, un suivi régulier des performances et de la sécurité du système au travers des rapports annuels et de l'accidentologie est réalisé.

La relation avec le constructeur est constante et suivie, elle porte sur l'analyse technique et l'évaluation des actions proposées par celui-ci en réponse aux dysfonctionnements et défaillances constatées. En cela le dispositif de retour d'expérience du système générique Translohr est en place.



Aucun autre réseau de tramway n'a fait l'objet de telles pratiques de la part du STRMTG, sauf, en son temps, l'autre système innovant présent à Caen et Nancy.

Néanmoins nous sommes conscients que l'exploitation du système Translohr de Clermont-Ferrand nécessite une vigilance accrue de la part de son exploitant et donc d'un suivi encore plus spécifique de la part du service de contrôle.

Nous avons d'ores et déjà mis en place les modalités d'un suivi particulier destiné à nous permettre de veiller au renforcement de l'organisation et du pilotage des processus de contrôle et de retour d'expérience de ce tramway, ainsi que vous nous le recommandez.

Cette action est menée en prenant garde à ce que ce renforcement dans l'intervention de l'État ne s'accompagne pas d'une démobilitation des acteurs du premier rang, ceux qui sont directement en charge du maintien du niveau de sécurité.

Le directeur du STRMTG,



Daniel PFEIFFER



