



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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

Service Technique des Remontées Mécaniques
et des Transports Guidés

Division TramWays

Nos réf. : 2012/90/DTW/MA

Vos réf. : Courrier de transmission du rapport d'enquête
du 4 mai 2012

Affaire suivie par : Michel ARRAS
michel.arras@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 04 76 63 78 78 – Fax : 04 76 42 39 33

Saint Martin d'Hères, le 28 août 2012

Le directeur du STRMTG

à

Monsieur Claude AZAM
Directeur du BEA-TT

Tour Voltaire

92055 LA DEFENSE cedex

Objet : Rapport d'enquête technique sur la collision entre une rame du tramway et une voiture particulière survenue le 23 avril 2010 à Olivet – votre courrier de transmission du 4 mai.

Par courrier cité en référence, vous m'avez transmis le rapport de l'enquête technique que le BEA TT a réalisée sur la collision entre une rame du tramway du réseau d'Orléans et une voiture particulière survenue le 23 avril 2010 à Olivet, et vous souhaitez connaître les suites que le STRMTG se propose de donner à la recommandation émise à son intention dans ce rapport.

Cette recommandation R3 est ainsi libellée :

« Affiner la méthode déployée au plan national pour identifier, sur les lignes de tramway mises en exploitation avant mai 2003, les obstacles fixes devant prioritairement faire l'objet d'actions de prévention afin de réduire les risques qu'ils présentent en cas de collisions. Dans ce cadre, élargir, au-delà de la seule accidentalité, les critères permettant d'apprécier la dangerosité particulière d'une intersection au regard des obstacles fixes non fusibles implantés à sa proximité. »

La méthode d'identification des intersections sensibles au regard de la présence d'obstacles fixes a été déployée au plan national en concertation avec les bureaux du STRMTG pour leur permettre de procéder à un traitement homogène des différents dossiers de sécurité régularisé (DSR).

En effet, lorsque cette instruction technique a débuté dans le courant du deuxième semestre 2010, elle a révélé une grande hétérogénéité dans l'analyse de l'accidentologie et dans la présentation des résultats.

Cette méthode s'est également appuyée sur votre rapport d'enquête de décembre 2008, relatif à l'accident de Saint-Herblain en juin 2007 et notamment sur le dernier paragraphe de la recommandation 5 à l'attention de Nantes Métropole :

« Mettre en œuvre un programme de modification d'implantation des poteaux supports de LAC sur les carrefours les plus préoccupants »

Nous avons effectivement choisi une méthode visant les carrefours les plus préoccupants.

Aujourd'hui, l'instruction des DSR est, pour l'essentiel, terminée. Les préfets ont fait part de leurs avis ou recommandations aux différentes AOT. Il ne me paraît opportun de revenir immédiatement sur ces décisions.

Toutefois, il est bien évident que le suivi périodique régulier des réseaux de tramway par les bureaux du STRMTG sera mis à profit pour compléter au besoin la liste des intersections pour lesquelles la présence d'un obstacle fixe s'avérerait être un facteur aggravant inadmissible.

Le directeur du STRMTG,



Daniel PFEIFFER