

Rouen, le 20 Septembre 2005

N/Réf. : ex050314.doc

Objet : recommandation rapport d'enquête
Technique sur l'accident de tramway survenu
à Rouen le 30 Août 2004

BEA TT (A. Beuchem)
Ministère des Transports, de l'Équipement du
tourisme et de la mer
Tour Pascal B
921 055 LA DEFENSE CEDEX

Monsieur,

Suite au rapport d'enquête technique transmis par vos services, nous vous prions de trouver, ci-joint, les dispositions prises par la TCAR ainsi que les suites à donner relatives aux recommandations évoquées dans le rapport d'enquête cité en référence.

Les informations afférentes aux recommandations 2, 3, 4, 6 et 10 sont le fruit d'une concertation entre l'Agglo de Rouen Haute Normandie (Autorité Organisatrice des Transports) et la TCAR. Ces observations vous seront transmises par les services de l'Agglo de Rouen.

Vous en souhaitant bonne réception,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments très distingués.

Le Directeur,



Philippe BONNAT

PJ : 1

ANNEXES

RECOMMANDATION 1

Une proposition d'aménagement des services sera élaborée pour le retour de congés touchant des personnels de conduite métro présentant une inaptitude partielle au poste habituellement occupé.

Le principe est bien d'attribuer des services réduisant le risque d'hypovigilance en ne faisant commencer les conducteurs avant 5 h 30.

Cela se traduira par :

- ✓ L'affectation d'un autre service métro « classé » si le service initialement prévu devait commencer avant 5 h 30 (ce qui suppose une inversion de service entre agents),
- ✓ L'affectation d'un service métro initialement affecté à un agent volant,
- ✓ L'affectation d'un service métro « spécial » (service en deux fois),
- ✓ L'affectation de service bus (si aucune contre indication).

Parallèlement à ce principe d'attribution de service, le conducteur concerné sera accompagné ponctuellement mais suffisamment (une à deux journées) par son responsable de groupes de manière à connaître les suites à donner.

Un accompagnement est déjà réalisé sur des retours de congés hors aménagement de service.

Enfin, le délai des congés est un facteur à prendre en compte puisqu'il conditionne plus ou moins le changement dans les rythmes de vie d'un individu.

Il est arrêté dans l'immédiat que la démarche d'aménagement de service sera mise en place pour des retours de congés supérieurs à 3 semaines.

RECOMMANDATION 5

Une liaison dédiée garantissant l'accès direct d'infos mutuelles entre le CODIS et la TCAR existe déjà (tout comme la liaison Police/TCAR).

Néanmoins, le principe actuel se heurte à deux contraintes :

1. Le téléphone présent au PCC peut être appelé depuis l'extérieur via un numéro à 10 chiffres et ce par des personnes même étrangères au CODIS. Ceci peut générer une immobilisation du poste sans raison majeure voire des demandes non fondées de la part de plaisantins.
2. Bien qu'ayant une sonnerie distincte des autres postes, la sonnerie de la ligne dédiée est moins forte que les autres. Il n'est donc pas anormal de constater en heures de pointe ou en cas dégradés, un laps de temps

plus ou moins long entre le moment où retentit la sonnerie et le moment où le régulateur en poste prend la communication.

Deux axes de progression apparaissent donc comme nécessaires pour optimiser la liaison :

- ✓ Rendre la ligne accessible uniquement depuis le CODIS vers TCAR (ou inversement)

Toutes autres sources ne doivent pas exister – la demande va être transmise à CEGELEC.

- ✓ Attirer l'attention des régulateurs en cas d'appel sur ce poste en augmentant le volume de la sonnerie et en équipant les postes Pompiers et Police d'un voyant lumineux distinct

Le principe retenu consiste à équiper le poste Pompiers d'un voyant orange et le poste police d'un voyant blanc.

Ce système devrait être opérationnel à la fin du mois de septembre 2005.

RECOMMANDATION 7

La TCAR a mis en place depuis le 11 mai 2005 deux bâtons lumineux à bord de chaque rame.

Ces derniers sont destinés à un éclairage de secours (ex : résolution de panne en tunnel) et peuvent également servir de lumière d'appoint (ex : rame immobilisée en tunnel avec absence d'éclairage compartiment voyageurs).

L'usage de ces bâtons plombés n'est possible qu'après autorisation du PCC ou d'un agent de maîtrise habilité et doit être noté sur le carnet de signalement.

Les bâtons n'émettent pas de chaleur et ont une autonomie lumineuse de 30 minutes.

Nb : Ces bâtons lumineux d'éclairage de secours à usage unique ont en outre l'avantage d'éviter les problèmes de maintien à niveau d'un système à batterie.

RECOMMANDATION 8

Sur cette préconisation, il nous semble opportun d'examiner le rôle du conducteur (et du personnel de la TCAR dans son ensemble).

Lors d'un incident, le conducteur est effectivement la première personne susceptible d'intervenir avec toutes les interfaces que cela comporte :

- ✓ Echange d'informations avec le PCC pour que ce dernier puisse gérer au mieux l'incident.
- ✓ Informer la clientèle pour lui donner le motif de l'immobilisation et la rassurer.
- ✓ Gérer l'incident en lui-même
- ✓ Assurer la sécurité des voyageurs.

Afin d'être garants de ces missions, les conducteurs ont acquis au moment de l'habilitation des principes d'intervention selon des scénarii pré établis et faisant partie intégrante du Règlement d'exploitation.

Certains d'entre eux prennent en compte une assistance auprès d'éventuels blessés de manière à orienter et optimiser l'intervention des services de secours comme :

- ✓ Se déplacer pour se rendre compte de l'état de santé du ou des blessés
- ✓ Donner les renseignements nécessaires (sexe, âge, conscient, respire, saigne, ...)
- ✓ Faire assister le(s) blessé(s)

Le rôle du conducteur est bel et bien actif et s'inscrit dans une logique d'intervention et non pas uniquement de premiers secours.

Enfin, il faut rappeler que des équipes d'agents d'intervention (agents de maîtrise) sont systématiquement dépêchées sur les lieux d'un accident et qu'elles viennent appuyer le conducteur dans la gestion de l'accident.

NB : certains conducteurs et agent de maîtrise sont effectivement sauveteurs/secouristes du travail voire pompiers volontaires, ce qui peut apporter un atout.

Néanmoins, inclure dans les connaissances et les pratiques la capacité à assurer les premiers secours n'aurait pas forcément l'effet escompté compte tenu de l'ensemble des missions évoquées précédemment.

De plus cela nécessiterait des périodes de perfectionnement non négligeables compte tenu de la notion de « secours à personnes ».