

**Le Directeur Général**

DGA-DEV /DI/API/17004979

Paris, le

**04 OCT. 2017**

**Monsieur Jean PANHALEUX  
Directeur du BEA-TT  
Tour Pascal B  
92055 La Défense Cedex**

Monsieur le Directeur,

Par courrier en date du 27 juin 2017, vous avez transmis à la Présidente d'Ile-de-France Mobilités le rapport d'enquête technique relatif à la collision entre une rame de tramway et une voiture survenue le 21 décembre 2013 à Saint-Denis.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint les suites qu'Île-de-France Mobilités propose de donner à la recommandation R1 et les délais nécessaires à sa mise en œuvre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma haute considération.

  
**Laurent PROBST**

## **Réponse d'Île-de-France Mobilités à la recommandation R1 du rapport d'enquête technique sur la collision entre une rame de tramway et une voiture survenue le 21 décembre 2013 à Saint-Denis (93)**

Recommandation R1 (à l'attention des AOM des 11 réseaux de tramway mis en service avant 2003) : « *Achever rapidement les programmes de traitement des obstacles fixes susceptibles d'aggraver les conséquences des collisions entre les rames de tramway et les véhicules routiers, et prendre, en l'attente, des mesures simples et provisoires de prévention pour les plus critiques.* »

En Île-de-France, les lignes de tramway mises en service avant 2003 sont :

- la ligne T1 entre Bobigny et Saint-Denis (1992) ;
- la ligne T2 entre La Défense et Issy-Val de Seine (1997).

Ces deux lignes ont chacune fait l'objet d'un dossier de sécurité régularisé (DSR) sur lesquels le préfet de la région Île-de-France a rendu ses avis le 20 mars 2013 (T1) et le 4 mars 2013 (T2).

Sur la ligne T2, le DSR a identifié un poteau support de LAC constituant un obstacle fixe de priorité 3, qui a été traité à l'été 2016.

Sur la ligne T1, le DSR a permis d'identifier d'une part, plusieurs obstacles fixes et, d'autre part, un certain nombre de carrefours dits sensibles. Le DSR a fixé les échéances de traitement de ces défauts de sécurité. L'avis du préfet de la région Île-de-France a demandé l'établissement d'une programmation des actions correctrices.

Île-de-France Mobilités, la RATP et les gestionnaires de voirie ont mis en place un plan d'actions coordonnées du tram T1 (dénommé PACT T1) à partir de début 2014. Ce document de programmation intègre le traitement de façon coordonnée entre la RATP et les gestionnaires de voiries, des défauts de sécurité de la ligne qui ont été identifiés dans le cadre du DSR du T1, ainsi que des actions d'amélioration de l'exploitation et de confort des usagers.

Dans ce cadre, la RATP a étendu le recensement des obstacles fixes à l'ensemble des carrefours la ligne T1 entre Saint-Denis et Noisy-le-Sec (pas seulement les carrefours dits sensibles). Cet inventaire a permis de prioriser le traitement des obstacles fixes selon la dangerosité des carrefours évaluée selon trois facteurs :

- le nombre total d'accidents entre 2004 et 2014 ;
- le nombre total de victimes (blessés légers, blessés graves, décès) entre 2004 et 2014 ;
- priorisation initiale issue du DSR (période 2003-2008).

Le PACT T1 établit ainsi que, conformément aux délais fixés par le préfet de la région Île-de-France dans son avis sur le DSR, les carrefours de priorité 1 doivent être traités dans un délai de 3 ans après l'émission de l'avis du préfet de la région Île-de-France sur le DSR, soit au plus tard le 20 mars 2016. Les carrefours de priorité 2 doivent être traités dans un délai de 6 ans à partir de cette même date (soit avant le 20 mars 2019). Les carrefours de priorité 3 sont enfin à traiter dans un délai 10 ans (soit avant le 20 mars 2023).

L'intégralité des poteaux supports de LAC constituant des obstacles fixes (soit 32) se trouvant au niveau des carrefours de priorité 1 ont été traités fin 2016.

A la date du 13 septembre 2017, 6 carrefours de priorité 1 pour lesquels les obstacles fixes autres que poteaux LAC n'ont pas pu être déplacés dans le délai de 3 ans après l'émission de l'avis sur le DSR font l'objet de mesure de réduction de la vitesse.

Sur ces mêmes carrefours, les gestionnaires de voirie prévoient la suppression des obstacles fixes relevant de leur compétence à l'horizon mi-2018.

La levée des mesures de réduction de vitesse est conditionnée à la réalisation de toutes les actions visant à améliorer la sécurité, y compris la reprise de la matrice des feux et des aménagements routiers.

Les carrefours de priorité 2 et 3 sont en cours de traitement et l'ensemble des poteaux LAC constituant des obstacles fixes devrait être traité fin 2018, avec une anticipation de plus de trois ans par rapport à la date identifiée pour les carrefours de priorité 3. Les autres obstacles fixes relevant des gestionnaires de voiries devraient être traités dans les délais programmés dans le PACT T1.

#### *Nota Bene*

L'annexe 2 du rapport d'enquête technique fait état, pour les réseaux tramway d'Île-de-France, d'un avancement dans le traitement des poteaux supports de LAC prioritaires<sup>1</sup> de 22% à mi-octobre 2016.

A la date du 13 septembre 2017, 34 poteaux LAC ont été traités, soit 42% des supports considérés comme prioritaires.

---

<sup>1</sup> Sont considérés comme prioritaires les poteaux supports de LAC relevant des priorités 1 et 2