



Direction générale
Délégation Générale à la Sécurité Ferroviaire
LAC LA54 - 54 quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12
T 01 58 76 87 21
F 01 58 78 26 40
jerome.martres@ratp.fr

Monsieur Jean Panhaleux
Directeur du Bureau d'Enquête sur les
Accidents de Transports Terrestre
Grande Arche – Paroi Sud
92055 La Défense Cedex

SDG-2020-D-266

Paris, le 19 AOUT 2020

Monsieur le Directeur,

Madame la Présidente-Directrice générale de la RATP a bien reçu votre courrier daté du 11 juin 2020 relatif au rapport d'enquête technique ouverte le 8 mars 2019 sur la collision entre un tramway de la ligne T7 et un autocar survenue le 27 février 2019 à Paray-Vieille-Poste, et m'a chargé d'y apporter réponse.

1. Recommandation R3 adressée à Île-de-France Mobilités et à la RATP

Pour chacun des carrefours de la ligne T7 sur lesquels la vitesse maximale autorisée pour les véhicules routiers est de 30 km/h ou moins, ou sur lesquels le trafic routier comporte un nombre significatif de véhicules longs, faire procéder par l'entité propriétaire du contrôleur de feux à une vérification de la pertinence des temps de dégagement inscrits dans la matrice de sécurité, compte tenu de ces spécificités.

Il convient tout d'abord de rappeler que si la RATP gère les infrastructures de la ligne de tramway T7 en application du contrat passé avec l'Autorité Organisatrice, elle ne gère que les ouvrages et équipements constitutifs de l'infrastructure du tramway, ce qui exclut les équipements constitutifs de la voirie routière, notamment la signalisation routière comprenant les feux tramway, qui restent intégralement à la charge du gestionnaire de la voirie. La RATP n'a par ailleurs aucune autorité sur les entités propriétaires et gestionnaires des contrôleurs de feux. La RATP regrette que cette recommandation ne soit pas également adressée aux gestionnaires de voirie afin de permettre que les personnes réellement responsables soient bien officiellement et directement destinataires des recommandations du BEATT et s'assurent ainsi de leur bonne mise en œuvre. L'absence de réaction du gestionnaire de voirie plus de cinq mois après l'accident du 27 février 2019 illustre bien le risque d'inefficacité d'une mesure qui ne vise que l'autorité organisatrice et la RATP. En tout état de cause, j'ai transmis cette recommandation à chacun des gestionnaires de voirie du T7 par courrier du 20 juillet 2020 afin de faire procéder à la vérification recommandée.

2. Invitation n°2.1 adressée à la RATP

Pour les sections présentant sur chaque ligne les nombres de collisions les plus élevés, à procéder systématiquement, en association avec les gestionnaires de voirie concernés, à une analyse détaillée des circonstances des accidents, des freinages d'urgence et des interactions entre la plate-forme de tramway et son environnement, afin d'en déduire des actions destinées à réduire cette accidentalité.

Il convient tout d'abord de rappeler que le rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation présente, en application du guide d'application du STRMTG, l'historique de l'évolution du nombre de collisions sur les sections accidentogènes sur les dernières années au sens de la définition du STRMTG (3 collisions sur un an ou 1,7 collision/an en moyenne sur les 10 dernières années ou un événement grave : un tué ou blessé grave ou 5 victimes ou conséquences matérielles importantes sur la période). Au-delà de ces sections, toutes les autres sections ayant occasionné des collisions dans l'année du rapport font l'objet d'un bilan spécifique sur l'année du rapport. L'historique de l'accidentologie de chaque section se retrouve dans les rapports annuels des années précédentes. L'historique des collisions et FU de chaque section est bien analysé et présenté lors des Comités des gestionnaires et ce pour les sections dites « accidentogènes » au sens de la définition du STRMTG. Enfin, le rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation du réseau de tramway ne se limite pas essentiellement à des statistiques à caractère général, dénombrant les événements intervenus sur chaque ligne selon leur typologie ou le type d'environnement urbain. Il fait état des analyses et mesures prises en association avec les gestionnaires de voiries, notamment pour les intersections considérées comme accidentogènes.

Pour ce qui concerne le suivi dans le cadre du comité des gestionnaires de la ligne T7, seuls deux accidents ont eu lieu par le passé sur la section 7176 concernée par l'accident, en 2014 (en janvier et en novembre) lors de la première année d'exploitation de la ligne T7. Tenant compte de l'un des trois critères STRMTG (1,7 collision/an en moyenne sur 10 ans), cette section a alors été considérée comme accidentogène. Toutefois, bien que l'évolution de l'accidentologie et le strict respect du barème STRMTG auraient permis d'exclure la section du domaine de risques dès fin 2015, la RATP a souhaité maintenir un observatoire de cette intersection à l'étude. Il convient de préciser qu'à la date du 27 février 2019, la section 7176 ne présentait pas d'accident grave, son ratio d'accidentologie était de 1,2 collision par an depuis la mise en service et comptait 1 accident sur les 12 derniers mois glissants.

Des pistes de modification de la signalisation avaient été co-construites entre la direction RATP de la ligne T7 et ADP au lendemain de l'accident du 27 février 2019, ces modifications étant à la charge d'ADP propriétaire et gestionnaire de la voirie sur la section concernée. Plus de deux mois après cet accident, les installations et infrastructures de ce carrefour n'avaient toujours pas été modifiées, ce qui a conduit la Présidente de la RATP à saisir directement par courrier du 22 mai 2019 le Président d'ADP pour qu'une opération de reprise du carrefour soit lancée. La RATP a été contrainte de prendre des mesures conservatoires à la suite de l'accident du 16 avril 2019 devant l'absence de modification de la signalisation. Les modifications n'ont été mises en œuvre par ADP qu'à l'été 2019 (les ralentisseurs n'ont été mis en place que le 20 septembre 2019). La mesure conservatoire de limitation de la vitesse des tramways à 20km/h a été maintenue pendant une période d'observation de 5 mois à l'issue de laquelle elle a été portée à 30 km/h.

L'analyse détaillée des circonstances des accidents, des freinages d'urgence et des interactions entre la plate-forme de tramway et son environnement sera désormais systématiquement étendue lors des comités des gestionnaires pour les sections présentant sur chaque ligne les nombres de collisions les plus élevés, au-delà des sections définies comme accidentogènes au sens du STRMTG. Cette analyse permettra de mettre en lumière les potentielles spécificités, récurrences ou encore anomalies en cause. Le cas échéant, des plans d'actions (modifications de mesures opérationnelles, modifications d'aménagement...) permettant de corriger les éléments de causalité identifiés seront définis et mis en œuvre en coordination avec les gestionnaires de voirie concernés et l'autorité organisatrice de transport.

3. Invitation n°2.2 adressée à la RATP

Rappeler périodiquement aux conducteurs de tramway la nécessité de conserver en permanence une attitude anticipative vis-à-vis de la possibilité que des tiers ne respectent pas la signalisation ou les règles élémentaires de prudence.

La sélection des futurs agents de conduite Tramway est faite à partir du vivier de conducteurs de bus expérimentés, cette sélection étant basée sur des critères d'états de service et d'accidentologie. Les conducteurs de tramway sélectionnés bénéficient alors d'une formation initiale qualifiante et habilitante complétée par des modules de formation continue (Tram+) dispensés chaque année à chaque conducteur de tramway pour assurer le maintien des compétences. Les programmes et supports de formation sont élaborés en fonction des objectifs sécuritaires attendus et revus en fonction du retour d'expérience. Notre ingénierie de formation permet ainsi d'adapter et d'améliorer régulièrement les formules d'enseignement en vue d'obtenir un haut niveau de compétence.

Un des piliers de la formation des conducteurs de tramway de la RATP est la notion de « conduite défensive » qui correspond à une attitude de prudence et d'anticipation permettant de sécuriser en permanence l'environnement proche du tramway en circulation. La conduite « défensive » consiste à bien évaluer toute situation de danger de la route potentiel afin de réagir de manière appropriée et notamment à ralentir.

En termes de retour d'expérience, après cet accident du 27 février 2019, une campagne de communication sur les zones accidentogènes a été lancée auprès des conducteurs de la ligne de tramway T7 afin de les sensibiliser et ré-insister sur la nécessaire notion d'anticipation et de prudence lors du franchissement d'un carrefour (approche en 1/4 freinage) notamment vis-à-vis des tiers susceptibles de ne pas respecter la signalisation.

De plus, le prochain programme de formation continue (Tram +) dispensé annuellement à l'ensemble des conducteurs du réseau Tramway de la RATP sera particulièrement renforcé sur cette thématique de « conduite défensive ».

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J Martres', enclosed within a circular scribble.

Jérôme Martres

Délégué général à la sécurité ferroviaire