



Service Technique des
Remontées Mécaniques
et des Transports Guidés
STRMTG

Journée d'échanges dans le cadre des
projets tramways
24 mai 2012



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

ACCIDENTOLOGIE DES TRAMWAYS

Analyse des événements déclarés

Évolution 2003 - 2010

Michel ARRAS

Recours, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

www.developpement-durable.gouv.fr

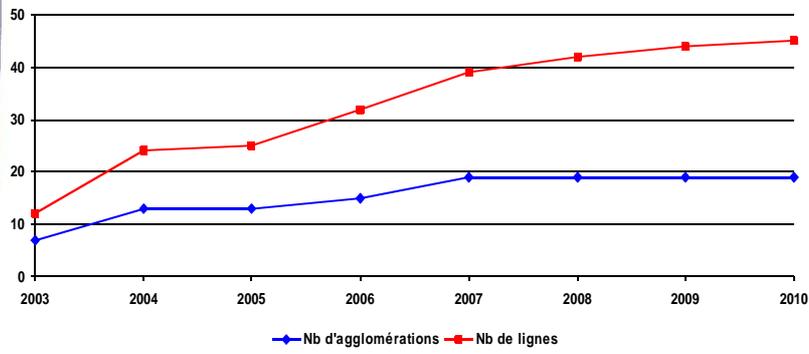
SOMMAIRE

| | <i>Pages</i> |
|--------------------------------------|--------------|
| ● <i>Domaine de l'étude</i> | 3 |
| ● <i>Les données</i> | 4 |
| ● <i>Évolution des indicateurs</i> | 5 |
| ● <i>Les collisions</i> | 7 |
| ● <i>Les configurations</i> | 11 |
| ● <i>Quelques autres indications</i> | 14 |



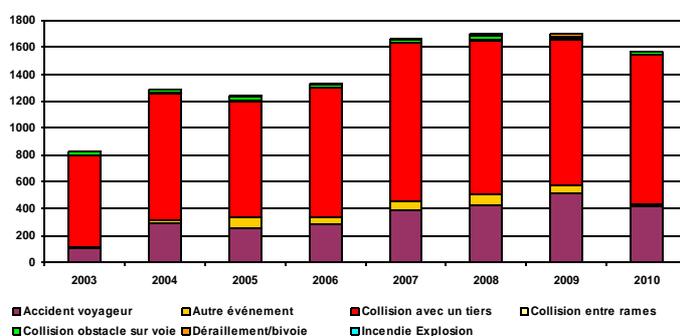
Le domaine de l'étude

Nombre d'agglomérations et de lignes



Les données

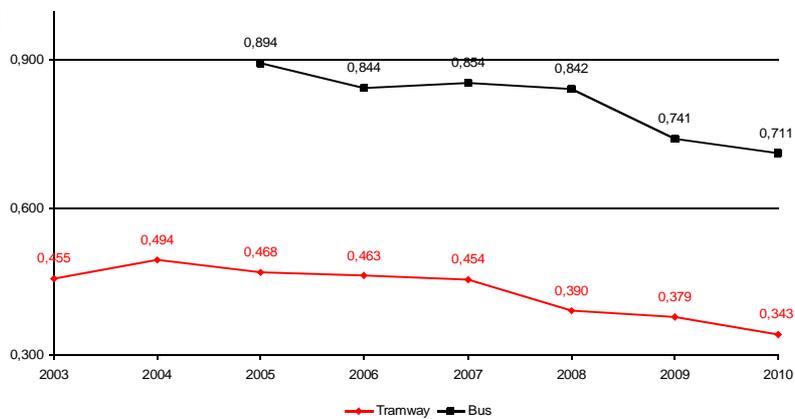
Répartition des événements par types (données brutes)



Tassement du nombre d'évènements en 2010 du fait de la diminution des accidents voyageurs.

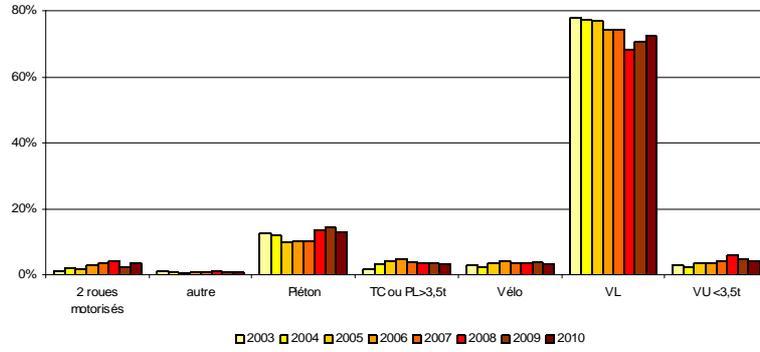
Évolution de l'indicateur Comparaison tramway-bus

Nombre d'évènements aux 10 000 km



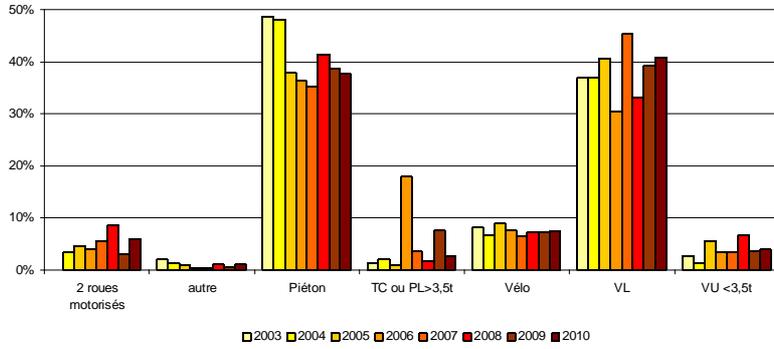
Les collisions

Répartition des collisions selon les tiers



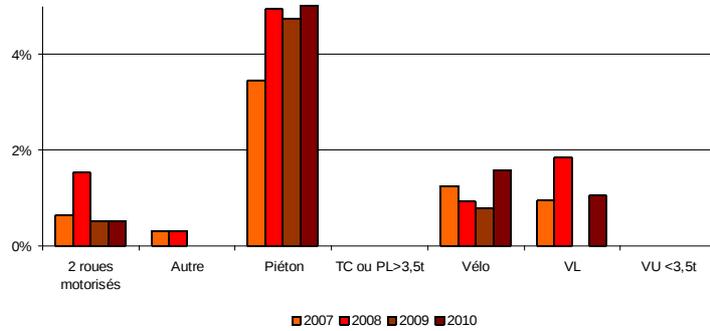
Les collisions

Répartition des victimes selon les tiers



Les collisions victimes graves

Répartition des victimes graves selon les tiers



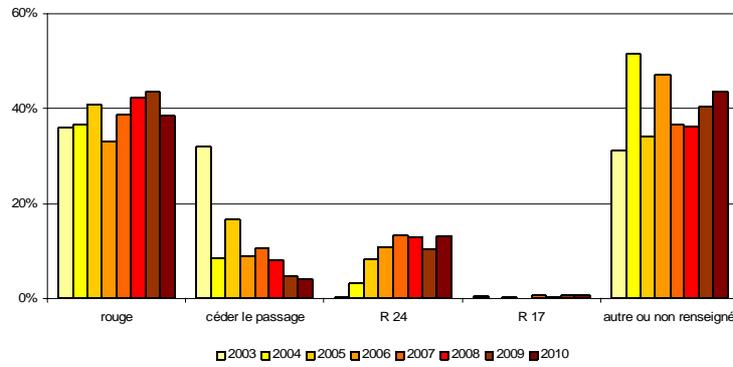
Depuis 2007 les exploitants indiquent la « gravité » des victimes selon la définition européenne :

Tué = décès dans les 30 jours qui suivent l'accident,

Blessé grave = plus de 24 h d'hospitalisation.

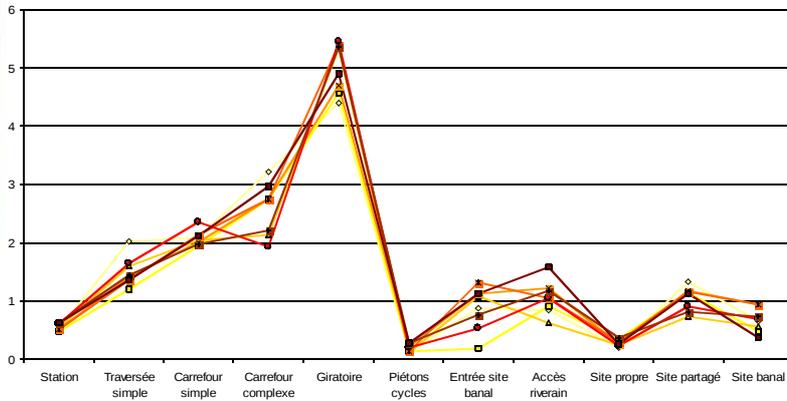
Les collisions les causes

Cause des collisions selon la signalisation



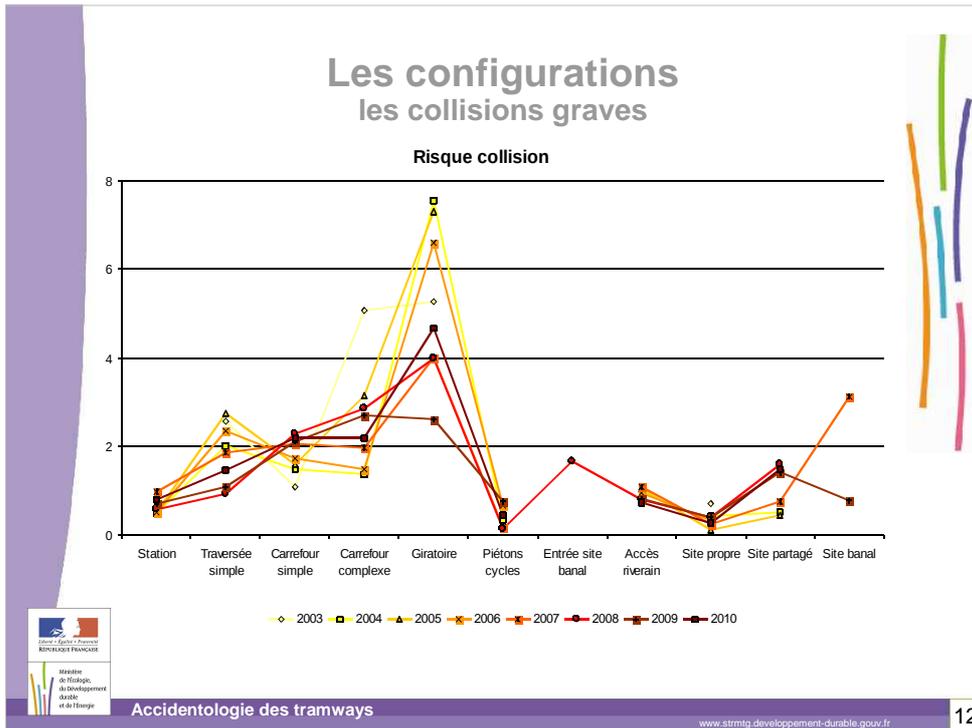
Les configurations

Risque collision



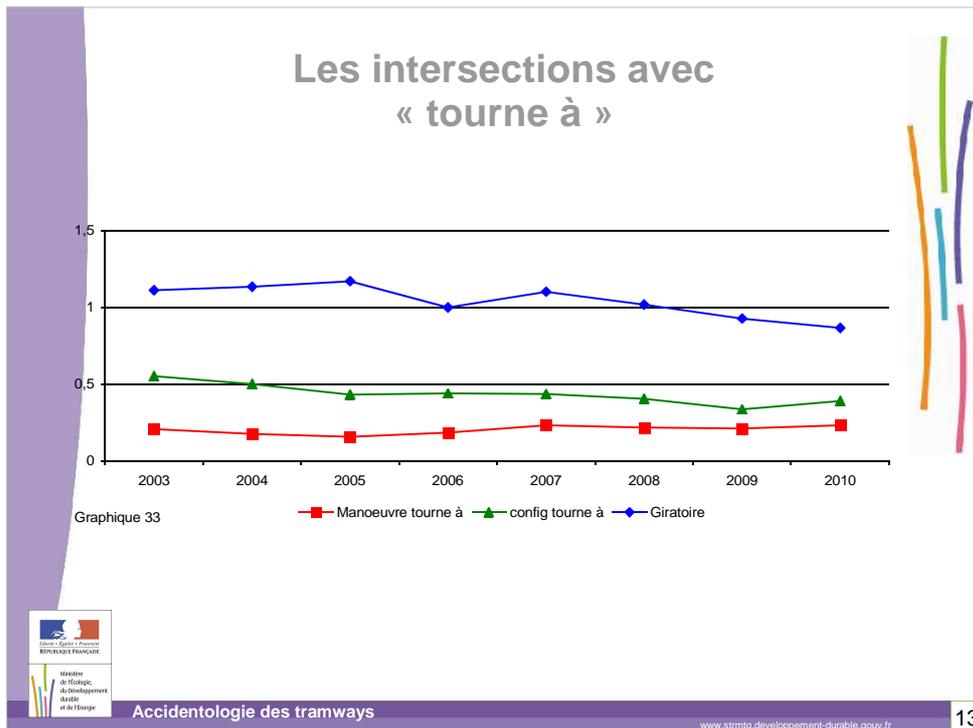
◇ 2003 □ 2004 ▲ 2005 ■ 2006 ◆ 2007 ● 2008 ▣ 2009 ■ 2010





Une nouvelle codification a été entreprise, il faut en remercier les exploitants.

Elle devrait permettre une meilleure analyse des configurations.



Tourne à = Accès riverains + Carrefours simples + Carrefours complexes

En rouge :

Le nombre des collisions provoquées par des manœuvres « tourne à » dans des intersections possédant des « tourne à », rapporté au nombre de ces intersections.

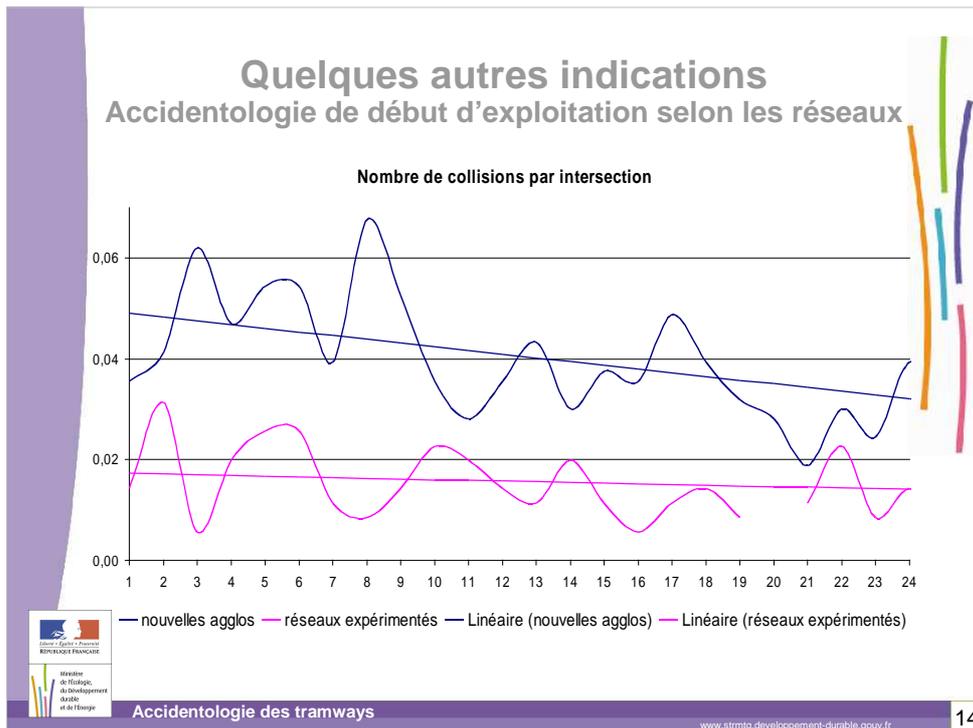
En vert :

Le nombre des collisions dans des intersections possédant des « tourne à », rapporté au nombre de ces intersections.

En effet, comme nous ne sommes pas certains de l'exhaustivité des indications figurant dans les déclarations des exploitants, nous avons retenu pour cette courbe toutes les collisions, même si la manœuvre « tourne à du tiers » n'était pas mentionnée.

En bleu :

Le nombre des collisions dans les giratoires, rapporté au nombre des giratoires.



L'analyse porte sur le nombre de collisions par intersection lors des 24 premiers mois d'exploitation.

Sont comparées les nouvelles lignes des agglomérations disposant déjà d'un réseau de tramway et celles des agglos nouvelles.

4 agglos à réseau expérimenté : Montpellier, Grenoble, Lyon, Saint-Etienne.

7 agglos nouvelles : Clermont-Ferrand, Le Mans, Marseille, Mulhouse, Nice, Paris, Valenciennes.

ACCIDENTOLOGIE

Merci de votre attention

