



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](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

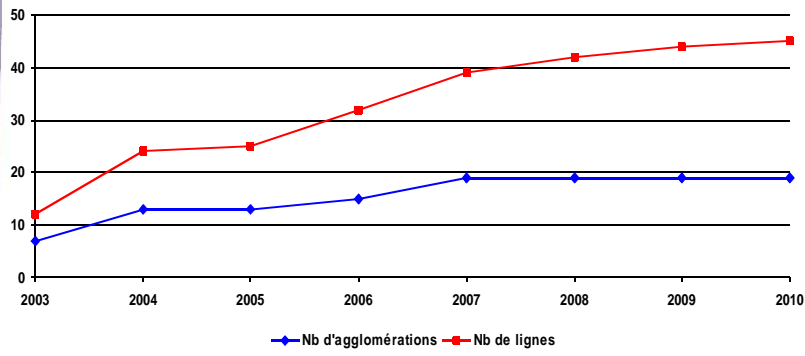
# SOMMAIRE

	<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



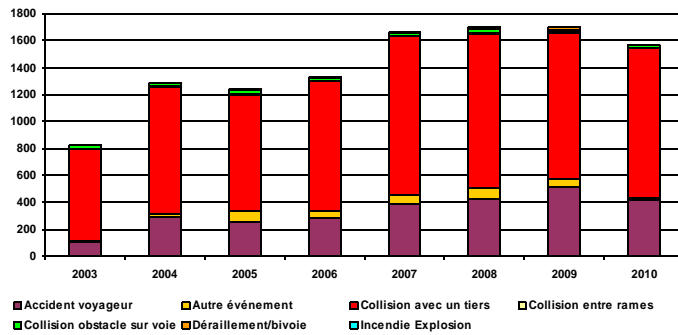
# Le domaine de l'étude

## Nombre d'agglomérations et de lignes



## Les données

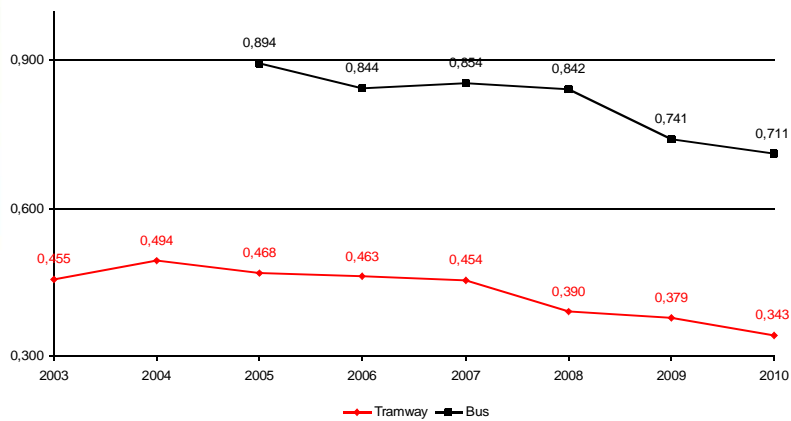
Répartition des événements par types (données brutes)

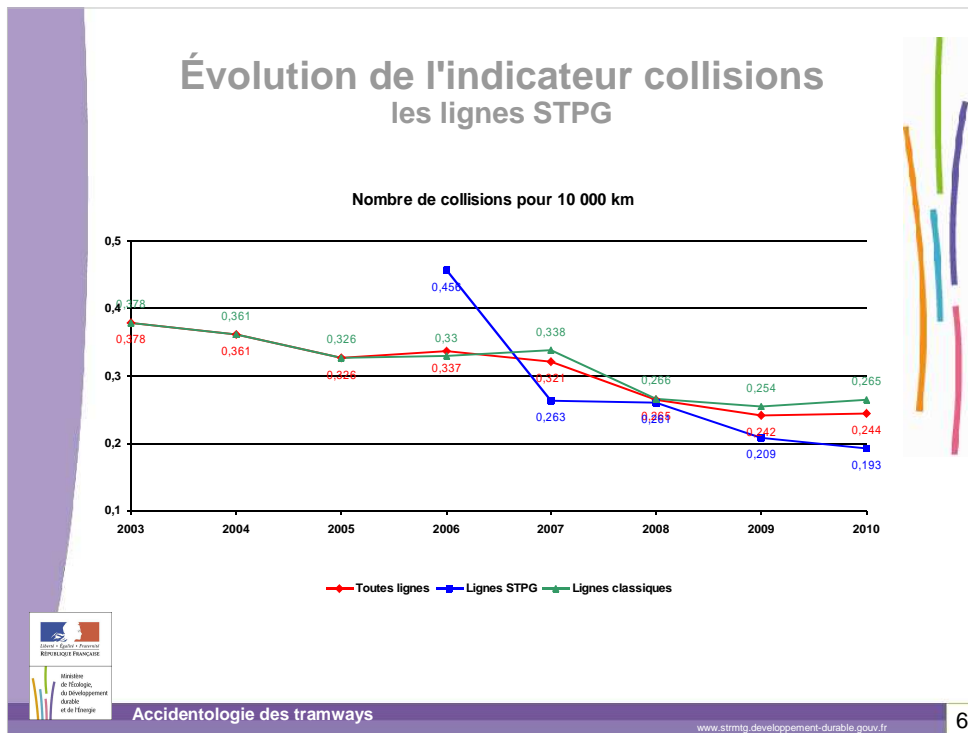


Tassement du nombre d'évènements en 2010 du fait de la diminution des accidents voyageurs.

# Évolution de l'indicateur Comparaison tramway-bus

Nombre d'évènements aux 10 000 km





Les lignes STPG sont, par opposition aux lignes classiques, celles ayant été construites sous le régime du décret STPG.

Elles ont été mises en service commercial en 2006.

Elles représentent :

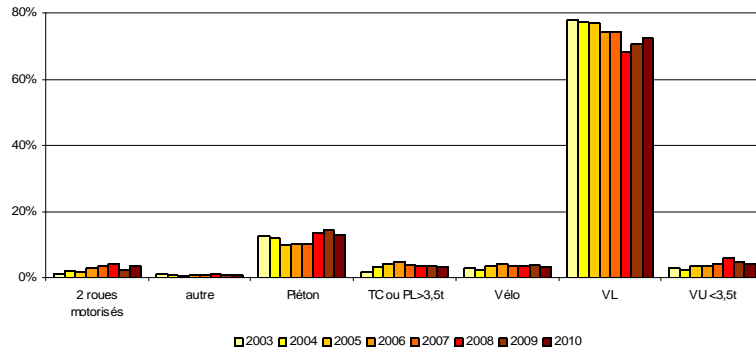
2006 : 5% km	4% voyages
2007 : 22% km	20% voyages
2008 : 27% km	27% voyages
2009 : 28% km	27% voyages
2010 : 29% km	29% voyages

Tendance générale à la baisse, à remarquer la meilleure performance des lignes STPG ces trois dernières années.

Ainsi que la progression de l'indicateur en 2010 pour les lignes classiques.

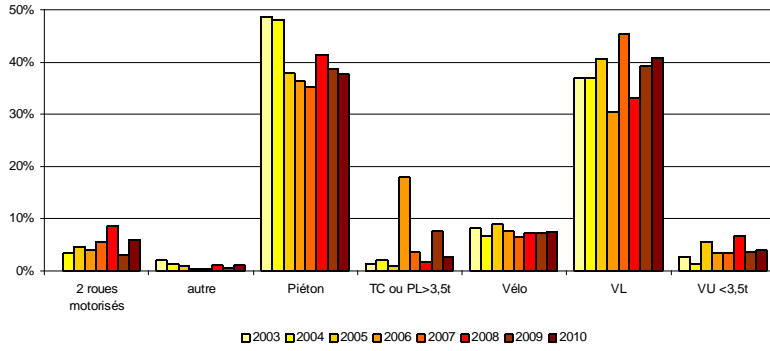
# Les collisions

## Répartition des collisions selon les tiers



# Les collisions

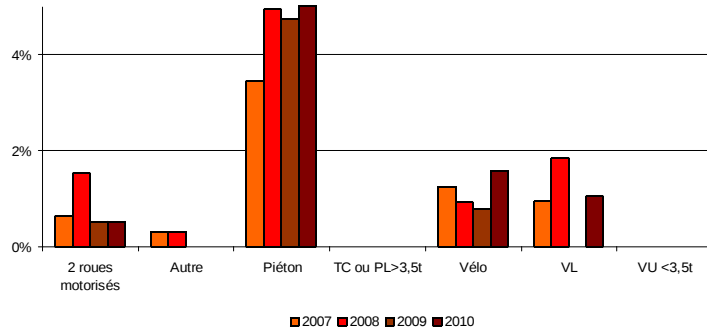
Répartition des victimes selon les tiers





## Les collisions victimes graves

Répartition des victimes graves selon les tiers



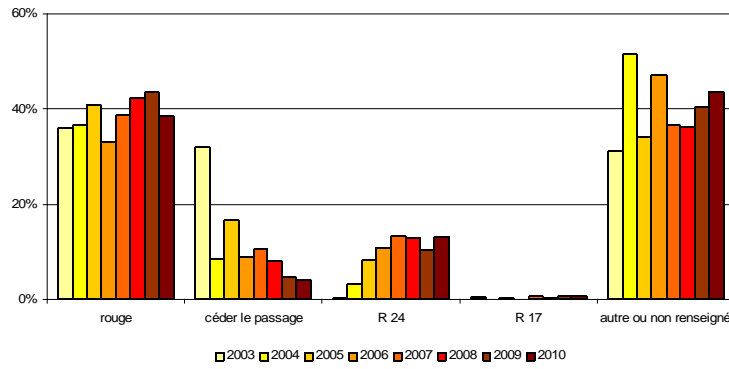
Depuis 2007 les exploitants indiquent la « gravité » des victimes selon la définition européenne :

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

Blessé grave = plus de 24 h d'hospitalisation.

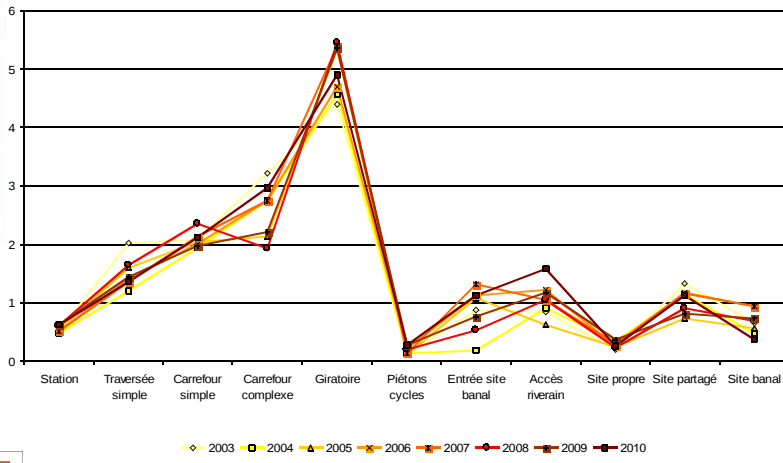
# Les collisions les causes

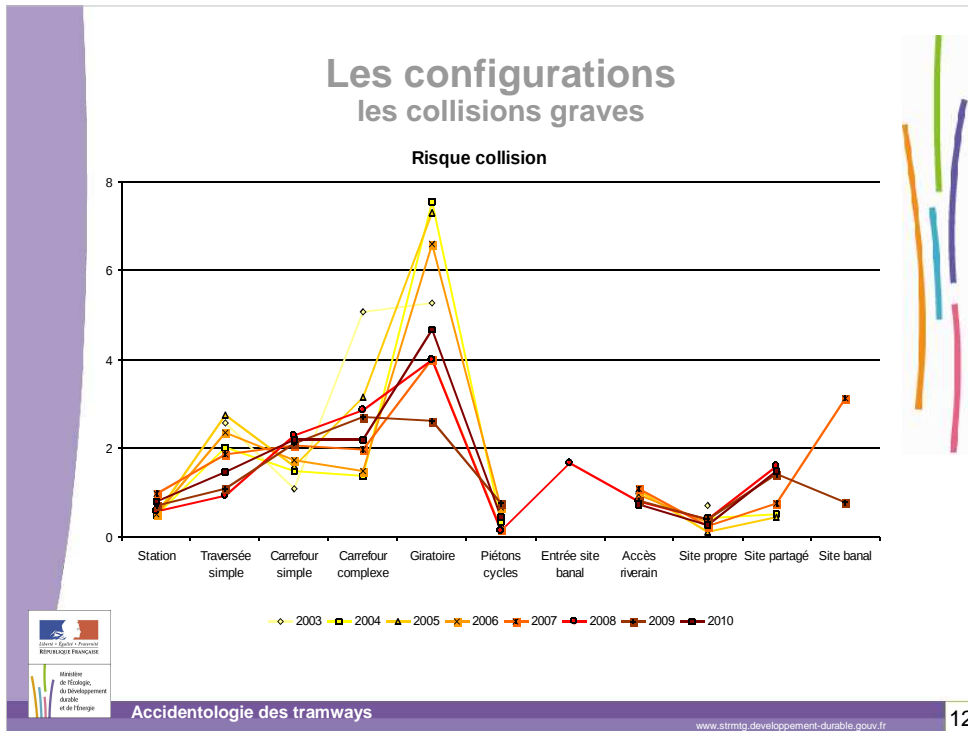
Cause des collisions selon la signalisation



# Les configurations

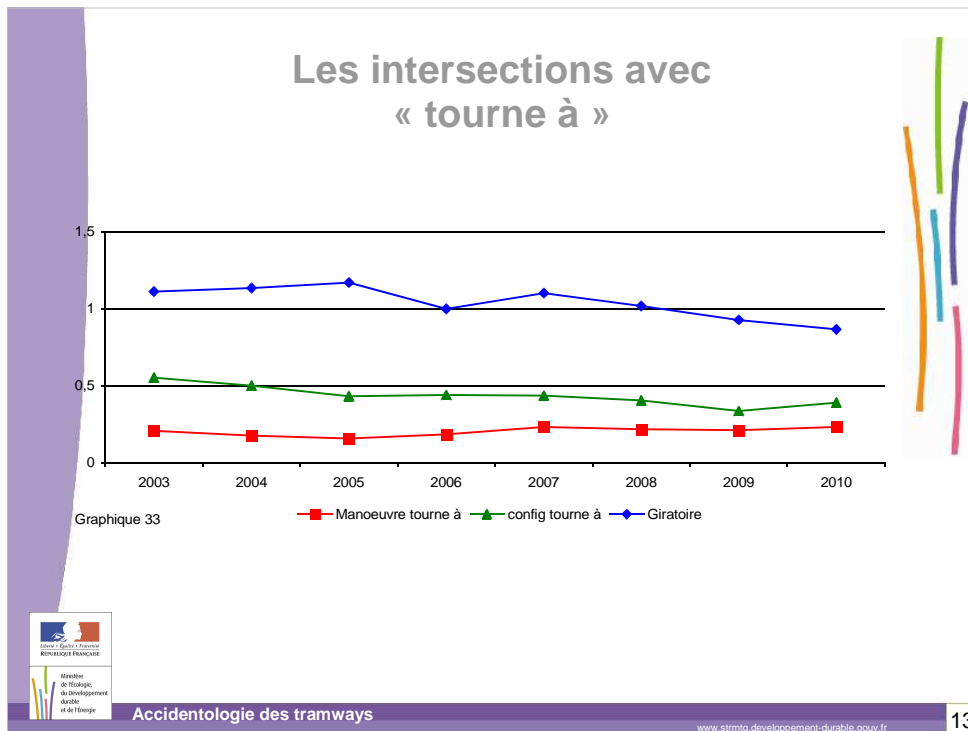
## Risque collision





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.

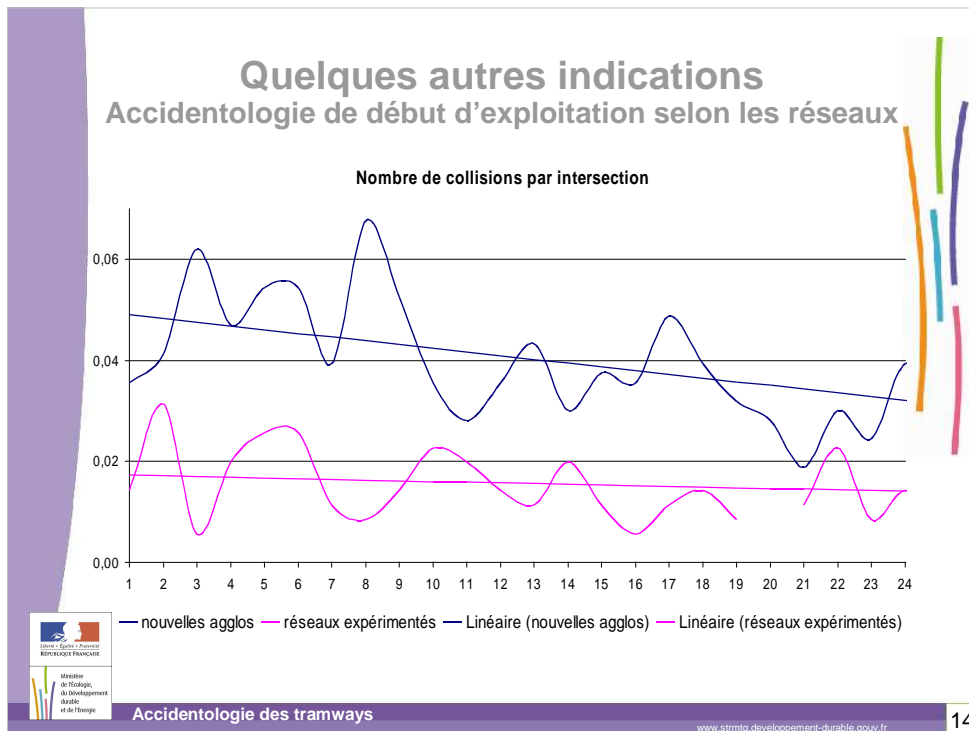
**En vert :**

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**

