



Service Technique
des Remontées Mécaniques
et des Transports Guidés
STRMTG

STRMTG / DTW

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

Évolution de la codification

Indicateurs accidentologie

Alexandre DUSSERRE

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

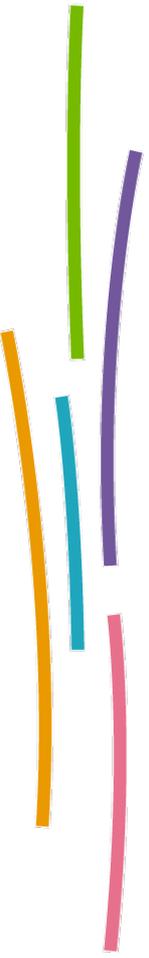
Présent
pour
l'avenir



Ministère de l'Écologie, du Développement Durable,
des Transports et du Logement

SOMMAIRE

	<i>Pages</i>
• <i>1. Historique</i>	3
• <i>2. Les limites</i>	10
• <i>3. La nouvelle codification</i>	11
• <i>4. Conclusions</i>	15



1. Historique de la base de données

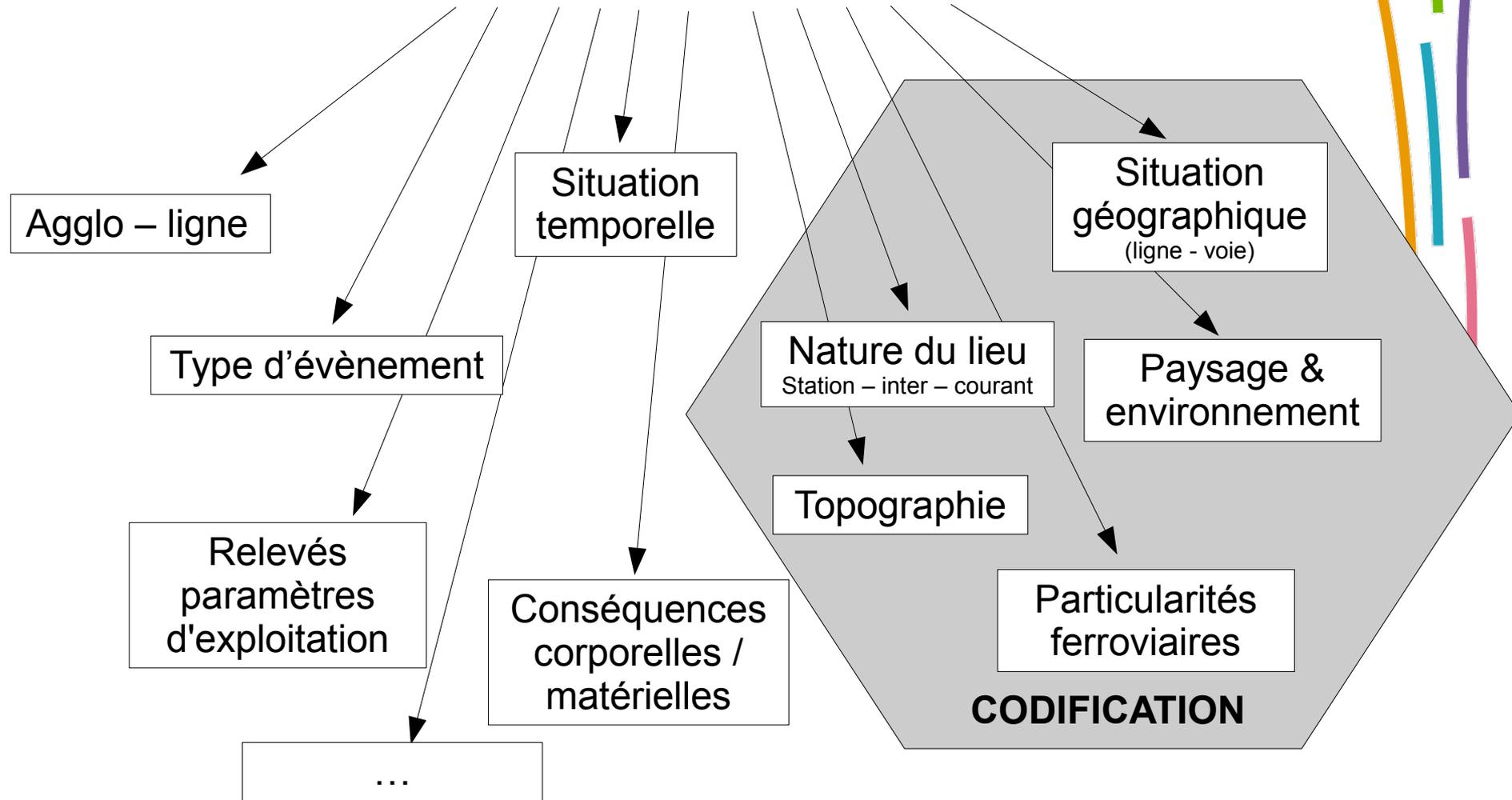
Arrivée de la division tramways au STRM(TG) : création du GT REX et réflexions sur la constitution d'une Base de Données (2001) :

Plusieurs besoins ont émergé :

- Pour l'État, avoir une vision globale de la sécurité par une approche accidentologique
- Avoir une référence partagée pour l'ensemble de la profession, et notamment les exploitants
- Améliorer le niveau de sécurité des réseaux TW en s'appuyant sur le Rex

1. Historique de la base de données

1^e phase : déterminer les rubriques qui constitueraient les champs de la base

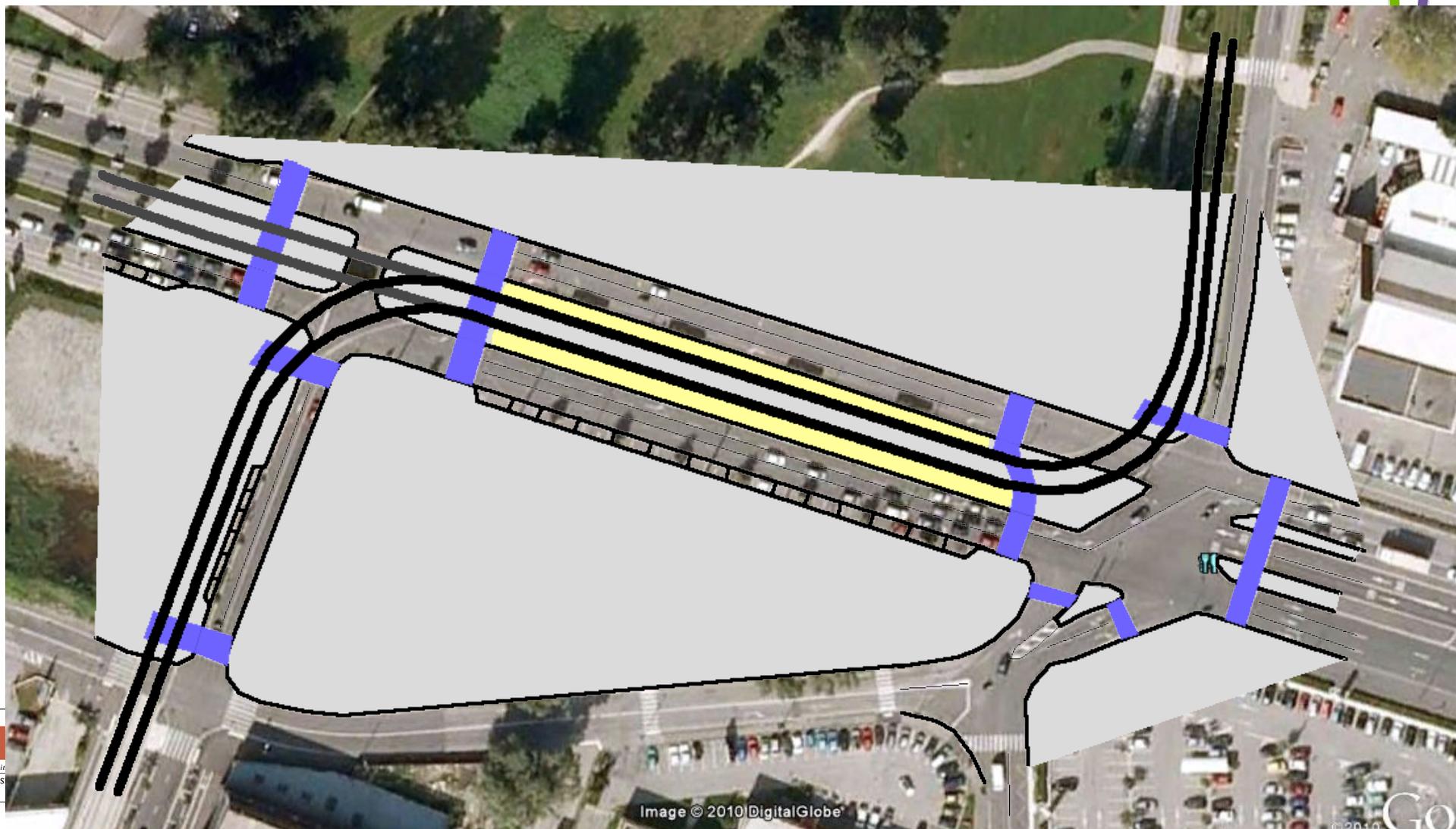


1. Historique de la base de données

- La codification :
 - Découper une ligne en sections successives, principalement stations, intersections et sections courantes.
 - Associer à ces sections une identification, puis un nombre appelé code-zone (composé de 14 chiffres), qui code l'aménagement de la section

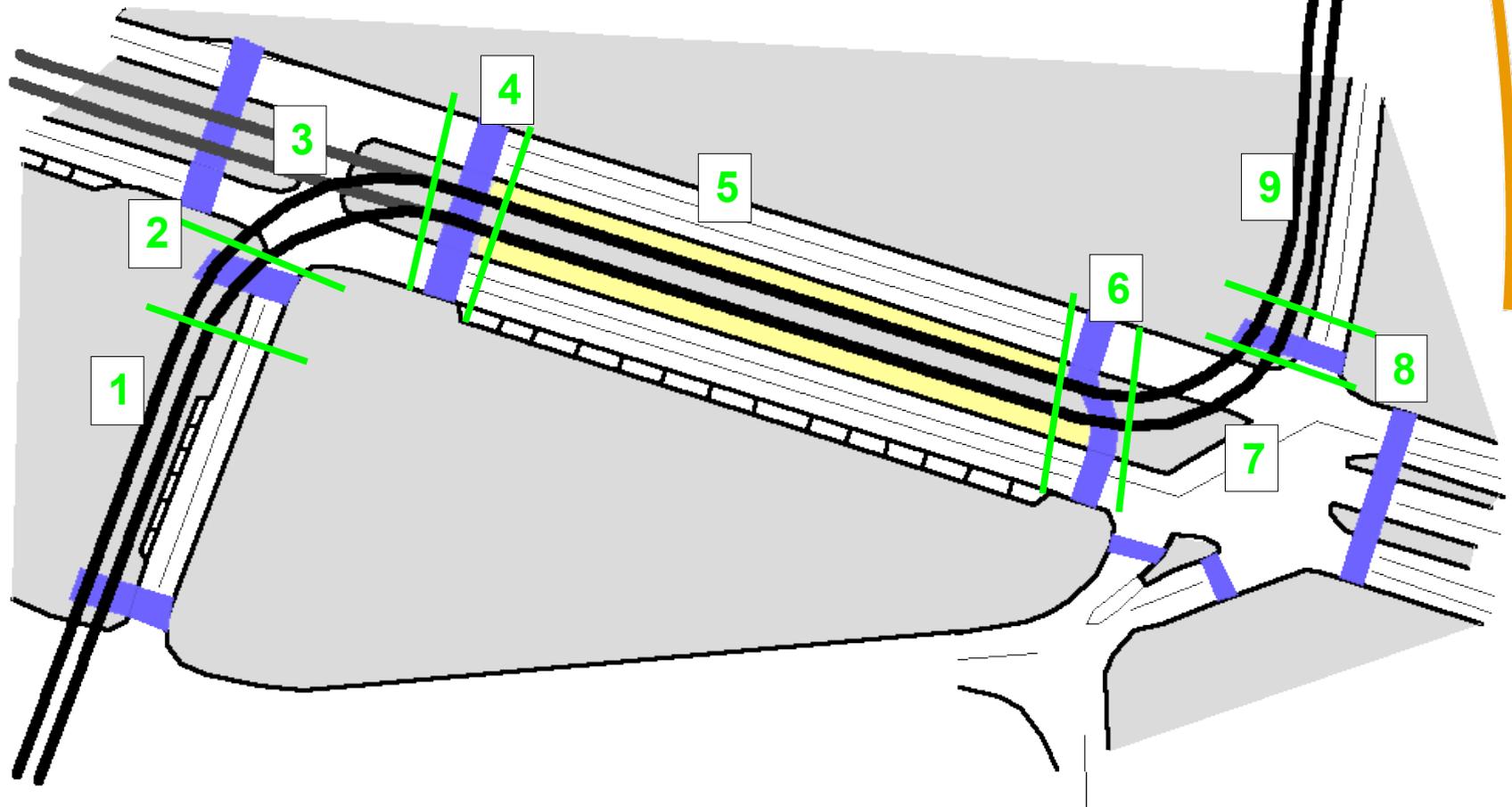
1. Historique de la base de données

- La codification : Découper une ligne en sections successives, principalement stations, intersections et sections courantes...



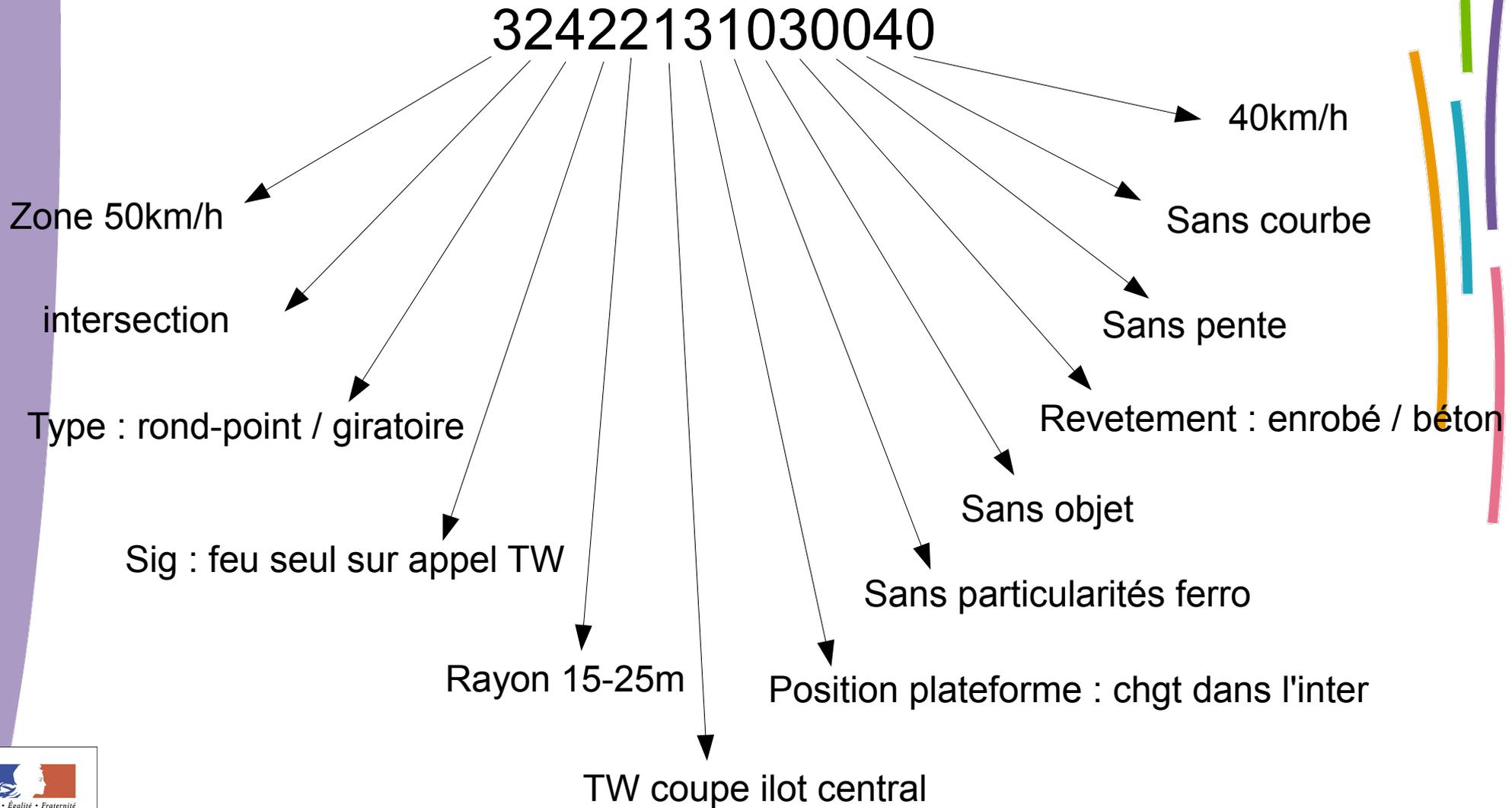
1. Historique de la base de données

- Puis on associe à ces sections une identification, puis un nombre appelé code-zone (composé de 14 chiffres), qui code l'aménagement de la section



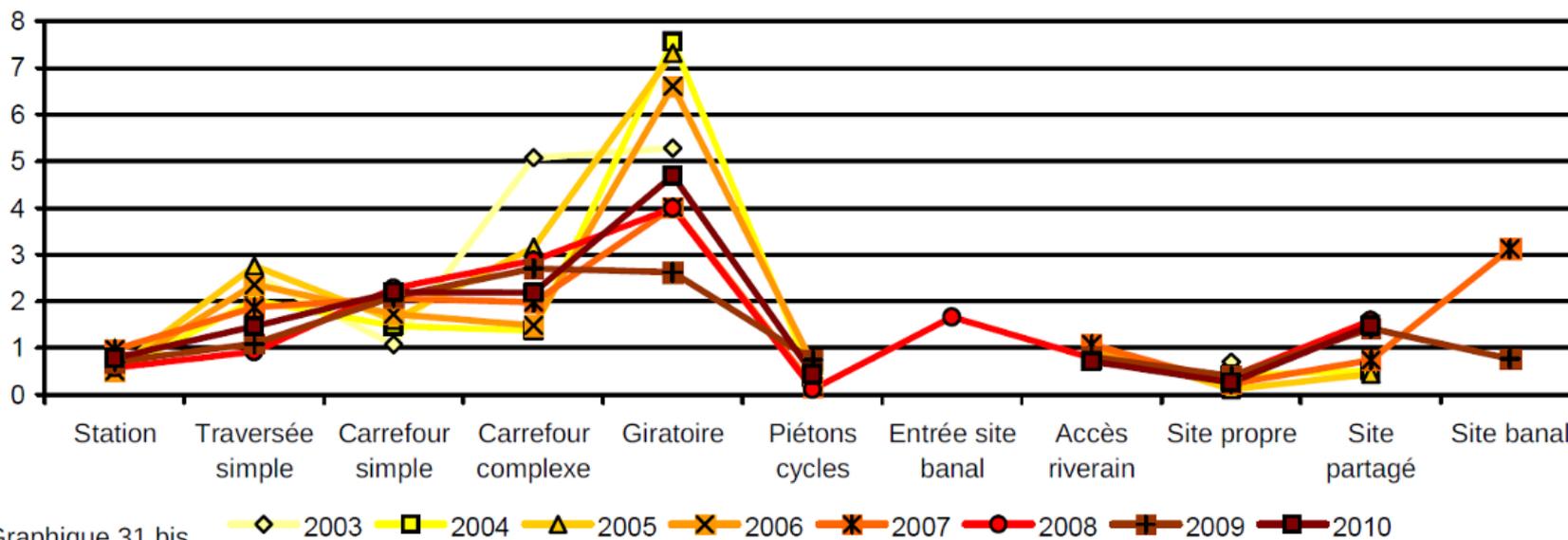
1. Historique de la base de données

- UN EXEMPLE



1. Historique de la base de données

- Tout ça pour ...



2. Limites de l'ancienne codification

- Codification établie par rapport aux connaissances et aux besoins 2001-2003
- Aujourd'hui :
 - Certaines données sont très précises (inutilement)
 - D'autres manquent pour affiner les analyses (le Rex a mis en avant des configurations accidentogènes)

→ *Décision de reprendre le GT codification et de mettre à jour la codification par rapport à l'évolution de ce Rex et des « nouveaux » besoins*

3. La nouvelle codification

Objectifs :

- Ne pas modifier la logique actuelle (section, code zone) pour conserver la même intégration dans la base de données accident
- Conserver un code zone à 14 chiffres toujours aussi facile à comprendre
- Mais rajouter des informations...

3. La nouvelle codification

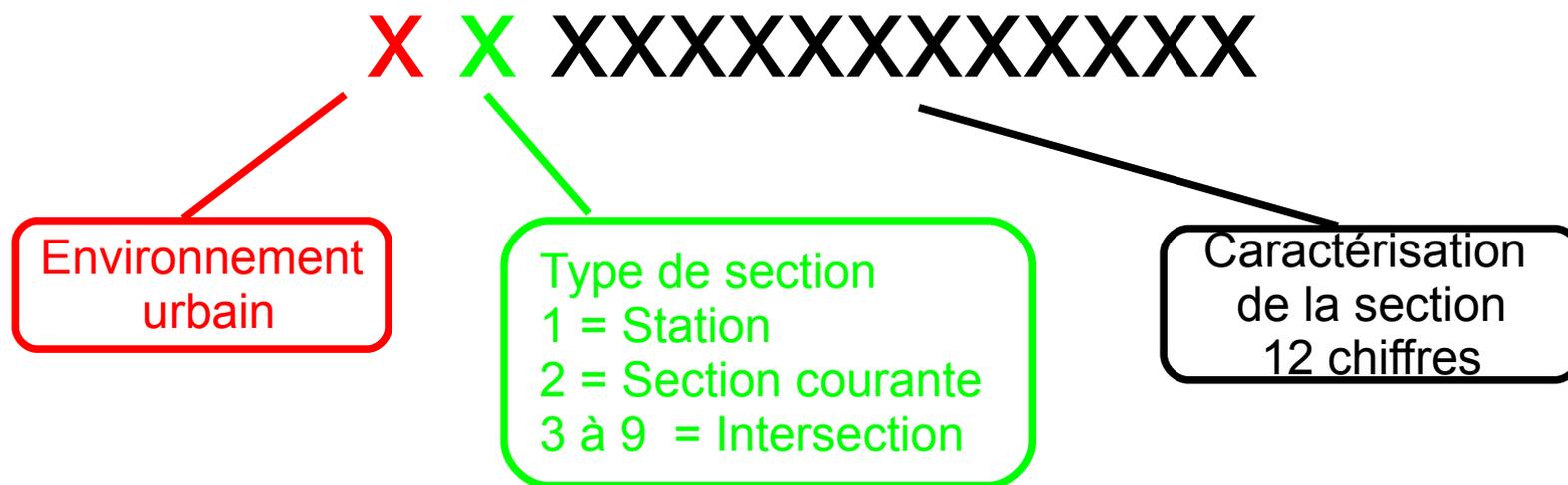
Solution retenue par le GT :

- Eclater la décomposition « Station – Intersection – Section courante » en « Station – Section courante – Intersections »

Plusieurs tableaux pour les différentes intersections : on bénéficie ainsi de plus d'informations par type d'aménagement.

3. La nouvelle codification

D'où une codification du type :



3. La nouvelle codification

- Les ajouts :
 - Identification des tourne à (gauche – droite),
 - Signalisations détaillées (en amont et en plateforme) : AB3a, R24, R11v-j, barrières, nbre de signaux...
 - Détail des traversées piétonnes & des configurations giratoires / rond-point à feux,
 - Simplification des nomenclatures (exemple : plateforme circulable ou non au lieu du type de revêtement..).

4. Conclusion

- La base de données est un outil partagé Strmtg / Exploitants
- Son évolution dépend des utilisateurs
- Les futurs rapports d'accidentologie mettront la nouvelle codification à l'épreuve

Merci de votre attention.

