

LES FINS DE VOIE

- Introduction
- Caractérisation des configurations
- Classification vis-à-vis du risque

Traces de dépassement d'une fin de voie



T4 dépassement de août 2009



Introduction

- Constats de dépassements de fin de voie
- Circonstances banales
- Conséquences potentiellement dangereuses



Pas de statistique exploitable sur les dépassements de fin de voie par les conducteurs de tramway.

Pas de déclaration systématique car évènements hors service commercial.

Régulièrement, des dépassements sont constatés, le plus souvent sans conséquence humaine, mais parfois avec des conséquences matérielles importantes.

Les circonstances de ces évènements ne sont pas exceptionnelles

relâchement de la concentration
hypovigilance, endormissement
occupation autre que la conduite

Présence d'un espace public fréquenté en extrémité de voie constitue un risque à prendre en compte.

Caractérisation des configurations

- Un espace public fréquenté



Comment peut-on caractériser les configurations ?

Premier critère fondamental : présence d'un espace public fréquenté.

Un espace routier, piéton

OU

Un espace ferroviaire.

Caractérisation des configurations Couverture du risque

- Des barrières physiques



Caractérisation des configurations Couverture du risque

- Crédibilité du scénario de l'erreur de conduite



Un dépassement de fin de voie est le résultat d'une erreur de conduite.

Selon les configurations, le scénario de l'erreur de conduite est plus ou moins crédible.

Modalités d'exploitation des rebroussements

En arrière gare

Après le terminus voyageur, au delà de la station, hors du service commercial.

Hypothèse du relâchement de l'attention du conducteur dans cette phase est plausible

En avant gare

Dans la station même.

L'arrêt du conducteur en station est une manoeuvre du service commercial classique.

L'hypothèse d'un franchissement de la station sans arrêt n'est pas plausible.

Influence de l'environnement sur la conduite

Terminus partiel intégré dans un milieu dense et vivant retient l'attention du conducteur.

Terminus isolé en plein nature

Terminus temporaire

Rupture dans la routine de l'exploitation accroît la vigilance du conducteur

Caractérisation des configurations

Couverture du risque

- Fin de voie provisoire



La durée de l'état provisoire d'une fin de voie en attente de prolongement peut être prise en compte.

Classification vis à vis du risque

Les configurations « sans problème »

- Absence d'espace public fréquenté



La classification proposée est essentiellement basée sur une appréciation **qualitative** du risque.
Elle ne repose pas ou peu sur des critères quantifiables.
En ce sens, elle peut présenter quelques difficultés aux limites.

Classification vis à vis du risque

Les configurations « sans problème »

- Protection physique efficace



Classification vis à vis du risque

Les configurations « sans problème »

- Configuration d'exploitation favorable



Classification vis à vis du risque

Les configurations « douteuses »

- Doute sur la nature de l'espace public



Classification vis à vis du risque

Les configurations « douteuses »

- **Doute sur l'efficacité de la protection**



Classification vis à vis du risque

Les configurations « douteuses »

- Doute sur la durée du provisoire



Quelle sera la durée de la phase provisoire avant le prolongement de la ligne ?

LES FINS DE VOIE

Conclusion

- Analyse des réseaux en service via les DSR
- Proposition de traitement des projets selon cette méthodologie
- Examen au cas par cas des configurations « douteuses »

LES FINS DE VOIE

Merci de votre attention

