



Service Technique
des Remontées Mécaniques
et Transports Guidés
STRMTG

Bureau Nord Ouest

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

Zones de manœuvre avec télécommande systématique

Position du STRMTG

Rémy CATTEAU
Responsable du Bureau Nord-Ouest

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

Présent
pour
l'avenir



Configurations concernées

Aiguille prise en pointe

Différence importante de vitesse entre la voie directe et la voie déviée

Télécommande systématique du conducteur pour la voie directe et la voie déviée



Scénario identifié

- Le conducteur pense aller en voie directe alors qu'il a télécommandé en voie déviée
- Il passe sur la voie déviée à la vitesse prévue pour la voie directe
- Déraillement

Le retour d'expérience montre que l'occurrence de ce scénario n'est pas négligeable.



Position du STRMTG

Par conception, le fonctionnel du système doit limiter l'occurrence de l'erreur humaine.

Exemples :

- itinéraire en voie directe tracé par défaut et télécommande seulement pour la voie déviée
- inhibition de la télécommande conducteur pour la voie déviée et commande depuis le PCC (pour les entrées au dépôt)

Ou, l'erreur humaine ne doit pas conduire à un déraillement :

- vitesse de la voie directe inférieure à la vitesse technique de la voie déviée. Attention alors à la crédibilité et au respect de cette consigne par les conducteurs.

