

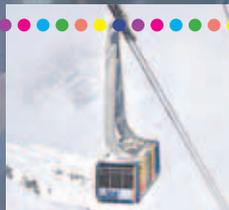
STRMTG RAPPORT D'ACTIVITÉ 2010



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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



SOMMAIRE

	EDITORIAL	page 3
	ORGANIGRAMME	
	• Siège	page 4
	• Bureaux	page 5
	INNOVATION <i>Des mises en service remarquables</i>	
	• Liaison aéroportuaire Lyon St Exupéry (RhônExpress)	page 6
	• Mulhouse : le premier Tram-Train français	page 7
	• Mise en circulation de l'autorail AMP des chemins de fer de Provence	page 7
	INTERACTIONS <i>Un lien avec la profession et le milieu universitaire</i>	
	• Salon d'Aménagement de la Montagne	page 8
	• Le séminaire de l'OITAF	page 8
	• Étude sur le signal d'alarme des tramways	page 8
	• Salon européen des transport publics	page 8
	• Base de données accidents et codifications des lignes de tramway	page 8
	NORMES ET RÉGLEMENTATION <i>Une réglementation renouvelée</i>	
	• Révision des normes « transports à câbles »	page 9
	• Publication des guides RM1 RM2	page 9
	• Mise à jour du référentiel technique «cyclo-draisine»	page 10
	• Arrêté tapis	page 10
	• Pathologies	page 11
	• Sièges goutte d'eau triplaces	page 11
	• Rupture d'axe de poulie de ligne de télési	page 12
	• Chute d'une poulie retour de télési suite au blocage du roulement	page 12
	• Attaches de télésièges débrayables	page 12
	• Tapis roulants à grande vitesse	page 13
	INTERNATIONAL <i>Des missions reconnues au-delà de nos frontières</i>	
	• Salon des transports Washington	page 14
	• Salon Innotrans 2010 à Berlin	page 14
	• Action COST	page 14
	• ITTAB 2010	page 14
	ORGANISME NOTIFIÉ	
	• LBB - Liaison blanc/blanc sur le site du CEA de Grenoble, POMAGALSKI	page 15
	• Téléphérique de service à va-et-vient de Sernior-Telessio, AGUDIO	page 15

ÉDITORIAL

Par décret du 17 décembre 2010, le STRMTG voit ses compétences élargies à l'instruction des dossiers et au contrôle des systèmes de transports, sous l'autorité des Préfets, par le rattachement des bureaux de contrôle des remontées mécaniques et des transports guidés des DDT, qui exerçaient précédemment ces missions.

Après la création en 1998 des bureaux interdépartementaux des remontées mécaniques, puis en 2003 des bureaux interdépartementaux des remontées mécaniques et des transports guidés, cette réforme marque l'aboutissement d'un processus de rationalisation de l'expertise en matière de sécurité, qui passe par une gestion optimale de compétences rares et pointues, dans un contexte où la multiplication des projets de transports guidés nécessite une réactivité forte pour accompagner les collectivités.

L'année 2010 aura en effet été riche en mise en service de nouveaux systèmes de transports innovants, que ce soit RhônExpress à Lyon, qui relie maintenant l'aéroport au centre ville en moins de 30mn ou le Tram-Train de Mulhouse, qui est le premier à circuler à la fois avec des tramways classiques en centre ville et avec des trains en périphérie.

Parallèlement, le niveau de sécurité des remontées mécaniques reste l'un des meilleurs tous modes confondus. L'année 2010 aura été marquée par la poursuite de la rénovation de la réglementation, mais aussi par plusieurs actions préventives rendues nécessaires sur du matériel vieillissant.

Je dois saluer l'esprit constructif dont ont su faire preuve l'ensemble des professionnels concernés, qui a permis de trouver des solutions adaptées, garantissant un niveau de sécurité très élevé.

Désormais, les Préfets bénéficient, à travers le STRMTG, d'un service de près de 120 agents, réunissant l'ensemble des compétences techniques nécessaires pour assurer un bon niveau d'instruction des dossiers et le contrôle des systèmes de transport.

Le nouveau service est maintenant pleinement opérationnel, et s'est lancé dans une démarche stratégique à moyen terme visant à améliorer l'efficacité de son action, en développant les compétences et les modes d'action les plus pertinents pour améliorer la sécurité.

C'est avec grand plaisir que je m'associe à l'ensemble du personnel du nouveau STRMTG pour vous présenter ce dernier bilan d'activité de ce qui est désormais le siège du nouveau service.

Daniel PFEIFFER,
Directeur du STRMTG



BUREAUX

Bureau Nord-Ouest

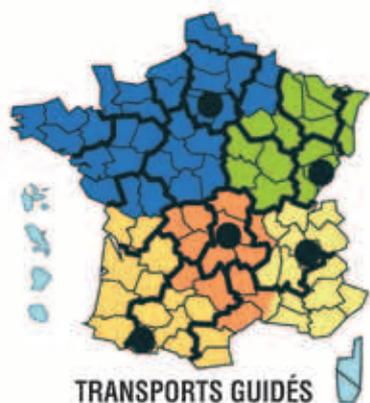
(autorité conjointe
DRIEA / IF)

Chef de bureau
Rémy CATTEAU

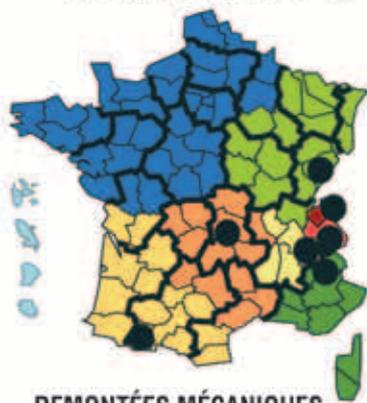
Adjoint
Christian SAUTEL

Administration
Joël DUPONT

Chargés d'affaires
Grégoire ISIDORE
Jean-Louis MARLET
Cédric MAULAVE
Ahcene BADACHE
Sébastien PAYSAN



TRANSPORTS GUIDÉS



REMONTÉES MÉCANIQUES

(Les départements marqués en ● sont gérés par le siège STRMTG)

Bureau Haute Savoie (Bonneville)

Chef de bureau
Florent GODET

Adjoint
Bernard GRUET-MASSON

Secrétariat
Sandrine KOPPE
Marie-France
STEINERCHAMPLAUD

Chargés d'affaires
Jérôme BIBOLLET-
RUCHE
Guy BORREL
Benoît COLIN
Jean-Marc FURIC
Luc LACHARPAGNE
Philippe LAFFONT
Olivier MARIN

Bureau Nord-Est (Besançon)

Chef de bureau
Jean-Pierre MORIZET

Adjoint
Pascal SEYDOUX

Secrétariat
Catherine VANNESSON

Chargés d'affaires
Yoann BERTIN
Bertrand CLAUDON
Christel JAUSSAUD

Bureau Savoie (Chambéry)

Chef de bureau
Fabrice ESTIEU

Adjoints
N...
Patrick VIEUX

Secrétariat
Martial CHARVOZ
Dominique VERDOYA

Chargés d'affaires
Marc CHARDONNET
Denis DAVID
Jean-Marc ETAIX
Dominique GAUTIER
Jacky GUILLE
Philippe JEANTET
Carnot MICHAUX
Michel MONTARD
Clément NOLY
Olivier PAAL
Estelle RATH
Gabriel SAMUEL

Bureau Sud-Ouest (Tarbes)

Chef de bureau
Bertrand ALLIEZ
Adjoint
Jean-Louis ABADIE

Secrétariat
N...

Chargés d'affaires
Pierre AUGIER
Fabrice BERT-LATRILLE
Fabien JACOB
Michel MORVAN
Guillaume ROHR

André CARBONELL
(Font Romeu)

Bureau Massif Central (Clermont Ferrand)

Chef de bureau
Robert TEILLOT

Secrétariat
Joëlle SABATIER

Chargés d'affaires
Dominique EGAL
Joris GRELAT

Bureau Sud-Est (Grenoble)

Chef de bureau
Arnaud de LABONNEFON

Adjoints
Valérie de LABONNEFON
Daniel BOUAT

Secrétariat
Pascale POUTY

Chargés d'affaires
Eric CHABANNE
Jean JOUBERT
Patrick BOUCHET-
MICHOLIN
Pierre HONORE
Pierre ESCANDE
Jean-Jacques GARET

Bureau Alpes du Sud (Gap)

Chef de bureau
Michel COUDERT

Adjoints
Pierre FAURE (Briançon)
Philippe LAMBERT

Secrétariat
N...

Chargés d'affaires
Dimitri BERTRAN
Yves BOSSON
Edouard PENICHOT
Nicolas PERSINI
Alfred FAURE-VINCENT
(Briançon)

INNOVATION

Des mises en service remarquables



Liaison aéroportuaire Lyon St Exupéry (RhônExpress)



La liaison RhônExpress est une ligne de tramway rapide, également appelée tramway « express », qui relie les gares de Lyon Part-Dieu (au centre ville de Lyon) et le pôle de Lyon Saint-Exupéry. D'une longueur totale d'environ 22 kilomètres, cette liaison emprunte sur 15 km l'infrastructure de la ligne de tramway T3 entre la Part-Dieu et Meyzieu ZI, et au delà, jusqu'à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, l'infrastructure est dédiée à la seule circulation de RhônExpress.

Sans arrêt sur cette portion de ligne neuve, le tramway peut atteindre 100 km/h.

Le matériel roulant choisi pour le service RhônExpress est un véhicule « Tango » du constructeur Stadler.

L'objectif d'une liaison rapide a poussé à limiter le nombre de stations à quatre : outre les terminus de Part-Dieu et Lyon-Saint-Exupéry, les rames RhônExpress s'arrêtent successivement à La Soie et à Meyzieu Z.I. pour assurer une bonne connexion avec le réseau de transport urbain.

Une particularité de cette liaison en comparaison d'un tramway classique est qu'elle franchit sept stations de la ligne T3 sans marquer l'arrêt. Enfin, dans ces stations, les rames Tango peuvent doubler les rames de tramway Citadis. Des quais « commerciaux » sont affectés à chaque service.

Cette nouvelle ligne (section commune modifiée et section neuve) a été mise en service le 9 août 2010.



Mulhouse : le premier tram-train français



Le projet de tram-train de Mulhouse est une première en France. Co-exploité par SOLEA, l'exploitant du réseau mulhousien et par la SNCF, ce tram-train relie le centre de Mulhouse à la commune de Thann, circulant à la fois sur le réseau du tramway et sur le réseau ferroviaire : il emprunte d'abord la ligne 1 du tramway puis la ligne 2 avant de prendre une voie ferroviaire dédiée de 4 kilomètres, où trois stations ont été créées, jusqu'à Lutterbach et enfin la voie ferrée nationale jusqu'à Thann.

L'instruction par les services de contrôle de l'État (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire et STRMTG) a nécessité deux procédures et deux dossiers parallèles mais un seul EOQA (Expert ou Organisme Qualifié Agréé) disposant du double agrément (Réseau Ferré National et urbain), un seul Règlement de Sécurité de l'Exploitation commun aux deux exploitants sur la partie urbaine.

Un nouveau matériel roulant compatible avec les deux types de réseau a également été développé pour s'adapter aux différents paramètres : profil de rail urbain/ferroviaire, tensions différentes, gabarit urbain à respecter, aiguillages,... le choix s'est porté vers l'Avanto de Siemens, déjà en exploitation sur la ligne parisienne d'Aulnay-Bondy mais sans mixité.

Certains points ont été approfondis : notamment la protection des piétons passant sous la rame et la collision entre un Avanto et un Citadis (matériel roulant du tramway de Mulhouse).

Ce premier tram-train interconnecté de France est entré en service dans l'agglomération mulhousienne le 12 décembre 2010.



Mise en circulation de l'autorail AMP des Chemins de Fer de Provence



Il assure la liaison Nice - Digne. Cet autorail thermique très moderne et très sûr, a été acquis par la Région PACA en 4 exemplaires. Il a fait l'objet d'une autorisation d'exploitation délivrée par le Préfet des Alpes de Haute Provence et le Préfet des Alpes Maritimes sur avis favorable du STRMTG.



INTERACTIONS

Un lien avec la profession et le milieu universitaire



Salon d'Aménagement de la Montagne

Le service tient traditionnellement un stand au Salon d'Aménagement de la Montagne (SAM), où il a accueilli les professionnels présents ainsi que les délégations étrangères.



Le séminaire de l'OITAF

(Organisation Internationale des Transports à Câbles) a eu lieu le 21 avril 2010, à l'occasion du SAM, sur le thème de «Management environnemental dans le domaine des installations à câbles».

Le STRMTG participe activement aux travaux de l'OITAF notamment pour ce qui concerne les commissions I, II et VI. La commission I est dédiée aux aspects techniques des transports à câbles, la commission II, dont le service détient la présidence, concerne les câbles. La commission VI s'intéresse aux aspects exploitation des installations à câbles. Le Directeur du STRMTG fait partie du comité directeur de cet organisme.



Signal d'alarme des tramways

Pour renforcer la sécurité le STRMTG a mené une étude sur les avertisseurs sonores existants sur le réseau français de tramway, à la fois en termes de perception et de besoins pour les usagers, ainsi qu'en termes de besoins et d'ergonomie pour les exploitants.

Le gong d'un tramway informe les usagers de la voirie de sa présence : «De quel signal sonore doit-on équiper les tramways afin que leur conducteur puisse alerter les autres usagers de la voirie de l'imminence d'une situation de danger ?»

L'étude est prévue en trois phases :

- Identification du besoin d'un avertisseur complémentaire au signal existant par le biais d'enquêtes auprès d'exploitants et d'usagers et étude exhaustive des différents avertisseurs existants sur les réseaux.
- Étude des caractéristiques perceptives des avertisseurs de tramways actuels.
- Design sonore d'un signal d'urgence complémentaire aux avertisseurs existants.

Seule la première phase a été réalisée et a fait l'objet d'un rapport. Le STRMTG a partagé les résultats de cette étude avec les exploitants de tramway et la décision de lancer les phases suivantes n'a pas été encore prise à ce jour.



Salon européen des transports publics

Pour la deuxième fois le service est représenté à ce salon en juin à Paris. Cette manifestation a permis de nombreux échanges avec les professionnels dans un cadre convivial. Le STRMTG et le CERTU avaient unis moyens et compétences pour un stand commun à cette occasion. En parallèle, le service a participé aux journées UTP (Union des Transports Publics et ferroviaires) sur le thème «sécurité des tramways» organisées au cours du salon.



Base de données accidents des lignes de tramway

Recensant les événements et accidents, cette base, utilisée par les exploitants et par le service, est un outil dont les fonctionnalités évoluent au fil du retour d'expérience.

En 2010, la codification de cette base a été modifiée. Un groupe de travail a été mis en place à cette occasion. Les participants (exploitants et STRMTG) ont décidé des modifications à apporter, celles-ci permettront d'affiner les statistiques. Cela a conduit à une évolution majeure de la base de données et à des actions de formations auprès des exploitants de réseaux de tramways (37 participants en deux sessions).



NORMES RÉGLEMENTATION

Une réglementation rénovée



Révision des normes « transports à câbles »

Le 20 mars 2000 le parlement européen et le conseil de l'union européenne publiaient la directive 2000/9/CE relative aux installations à câbles transportant des personnes. Cette directive liste les exigences essentielles de sécurité que doivent respecter ces installations.



Depuis 2004, tous les transports à câbles neufs européens ont été construits en conformité avec cette directive.

A cette même date, 23 normes européennes harmonisées ont été publiées. L'application de ces normes est une manière de démontrer, sans autres justifications particulières, la conformité aux exigences essentielles. Ces normes valent présomption de conformité à la directive 2000/9/CE.

Parmi ces normes harmonisées, 22 sont actuellement dans une phase de révision au niveau européen.

Ce travail vise à faire évoluer les normes au regard :

- des nouvelles technologies développées par les constructeurs et les fabricants
- du retour d'expérience favorable ou défavorable
- des éventuelles difficultés d'interprétation qu'il convient de clarifier

Ce sont 10 groupes de travail européens qui sont chargés de réviser ces 22 normes. Le STRMTG anime le groupe de travail en charge de la révision de 3 normes sur les véhicules et 9 experts du STRMTG sont présents au sein de 8 groupes de travail.



Publication des guides RM1 RM2

En avril 2010, deux nouveaux guides RM1 et RM2 ont été publiés à l'occasion du salon de la montagne (SAM). Ces guides sont le résultat d'un travail commun avec les professionnels de la montagne.

On y trouve des prescriptions techniques où les règles de l'art, les préoccupations de tous les acteurs, la volonté de définir le juste nécessaire ont été prises en compte et servent de références pratiques pour justifier de la conformité aux exigences de l'arrêté.



Arrêté tapis

Suite à l'accident survenu en 2004 sur un tapis roulant à Valcenis, le Ministre a demandé que ces appareils soient mis en service et contrôlés de la même manière que les remontées mécaniques. Ainsi par circulaires des 15 septembre 2004 et 19 octobre 2004 le Ministre a défini les modalités administratives et techniques de mise en service de ces installations et de mise en conformité des tapis roulants précédemment mis en service.

Depuis cette date, le code du tourisme a été modifié pour que les tapis roulants de stations de montagne soient « traités » comme les remontées mécaniques.

Ce code du tourisme dispose que « La réglementation technique et de sécurité applicable aux remontées mécaniques et aux tapis roulants est définie par arrêté du Ministre chargé des transports. »

Le STRMTG a donc co-piloté avec la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM) un groupe de travail « Arrêté tapis roulant de stations de montagne » dont l'objet était de définir les conditions de conception, de réalisation, de modification, d'exploitation et de maintenance des tapis roulants et les conditions de délivrance des avis de type du STRMTG.

Ce groupe de travail s'est fortement inspiré du projet de norme européenne (prEn 15700) « tapis roulants » piloté par le STRMTG.

L'objectif visé consistait à basculer d'une réglementation fixant de nombreuses obligations de moyens (circulaire des 15 septembre et 19 octobre 2004) à une rédaction privilégiant des exigences de résultat. Donc l'arrêté ne fixe que des exigences essentielles de sécurité et laisse la définition des moyens à mettre en oeuvre à un corpus de règles de l'art relevant de la compétence des spécialistes (guide technique STRMTG).

Les représentants de la profession en relation avec les tapis roulants ont participé à l'élaboration de ce texte (constructeurs, revendeurs, exploitants, maîtres d'œuvre et bureaux de contrôle) au cours de 3 réunions de travail. L'arrêté a été signé le 29 septembre 2010 et un guide technique STRMTG sera rédigé avec les mêmes acteurs en 2011.



Mise à jour du référentiel Cyclo-draisine

La DML (division métro et chemin de fer locaux) a produit le 22 février 2010 la nouvelle version du référentiel technique relatif à la construction et à la sécurité d'exploitation des cyclo-draisines.

Cette refonte globale a été conduite par un groupe de travail réunissant les bureaux de contrôle et les fédérations représentatives des exploitants, VELOTRAILS de FRANCE et l'UNECTO.

Tous les chapitres ont fait l'objet de modifications pour intégrer le retour d'expérience et la pratique du contrôle organisés depuis 2004.

Ainsi, les problématiques fortes de sécurité telles que le franchissement de passages à niveau, les distances de sécurité, la maintenance de l'infrastructure (ouvrages d'art et voie) ou la gestion des risques extérieurs ont été pris en compte.

Par ailleurs, l'arrivée de nombreux nouveaux constructeurs avec des modèles souvent innovants a été intégrée dans le chapitre 1 sur la conception et la construction de cyclo-draisines.

De même, les règles concernant l'utilisation d'engins motorisés se trouvent aujourd'hui compilées sur le seul chapitre 8, avec une philosophie tournée vers les conditions d'exploitation plus que vers la standardisation du matériel roulant.

Enfin, les dispositifs de retournement et surtout l'accueil du public à mobilité réduite reçoivent un traitement à part entière.



RÉGLEMENTATION

Des pathologie identifiées et traitées

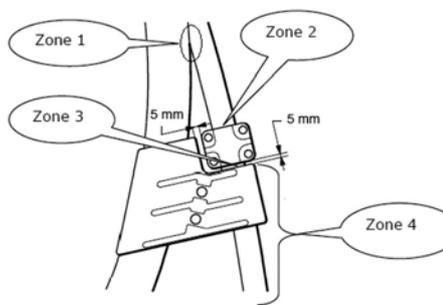
En 2010, un certain nombre d'incidents a eu lieu sur un parc vieillissant de Remontées Mécaniques. Bien qu'aucun accident corporel n'ait été constaté, des réflexions ont été menées avec la profession afin de mettre en conformité ces appareils, avec pour objectif une plus grande sécurité pour les usagers.

Un zoom est porté sur les pathologies les plus significatives de l'année.



Sièges goutte d'eau triplaces

La pathologie affectant la liaison petit tube/gros tube (zone1) des sièges goutte d'eau POMA est connue et sécurisée depuis 1992. Il s'avère que la coquille permettant le rattrapage du petit tube (zone 2) est à l'origine de nouvelles zones de fissuration au niveau du petit tube, rendant la sécurisation d'origine inopérante.



Une nouvelle campagne de sécurisation visant à remplacer les suspentes de certains sièges goutte d'eau triplaces par une nouvelle suspente a donc été lancée en 2010.

Avancement de la campagne de sécurisation :

2010 : 17 télésièges fixes (TSF) avec remplacement de sièges ou suspentes neufs soit 1611 sièges (dont 6 TSF anticipés) + 2 démontages.

2011 : prévisions à ce jour : 8 TSF avec remplacement de sièges ou suspentes neufs soit 805 sièges (dont 2 TSF anticipés) + 1 démontage.

2012 : en fonction de ce qui a été fait et va être fait, il restera environ 30 TSF.

Au total, 2151 sièges auront ainsi été sécurisés.



Télésièges Goutte d'eau avec anciennes suspentes



NORMES ET

Des pathologie identifiées et traitées



Rupture d'axe de poulie de ligne de télési

Cette pathologie est induite par les chocs répétés des perches sur le guidage. Elle est connue et avait été partiellement traitée par des circulaires ministérielles, imposant notamment le remplacement de la majorité des axes des poulies de diamètre 500 et 1200 ainsi que la fixation des guides par trois points distincts.

En conclusion et en concertation avec Domaines Skiabiles de France et les constructeurs, le STRMTG a adressé un courrier aux exploitants de téléskis leur demandant de mettre en œuvre des mesures pour éviter tout accident :

- remplacement des axes des poulies lors de l'inspection à 30 ans du télési,
- contrôle en visite annuelle des 3 points de fixation du guide rattrapeur ainsi que son réglage.



Chute d'une poulie retour de télési suite au blocage du roulement

Cette pathologie est due à l'usure des roulements. En concertation avec Domaine Skiable de France, les constructeurs et le STRMTG, il est convenu de porter les améliorations suivantes à la conception des montages de poulies retour :

- assurer le maintien en place de l'axe, même en cas de rotation avec détection électrique de la rotation éventuelle,
- mise en place d'une détection de déraillement.

La recommandation du STRMTG définit les modalités de mise en œuvre ainsi que l'échéancier.



Attaches de télésièges débrayables

Suite à des désordres constatés pendant l'exploitation sur des attaches de télésièges débrayables, le service a été amené à préconiser des modifications sur certains types d'appareil afin d'assurer une meilleure sécurité des utilisateurs.

En 2010, deux cas ont notamment été traités :

- **Sous dimensionnement de la plaque d'entraînement en alliage d'aluminium.** Cette pince sera remplacée par un composant en acier moulé en trois parties. Cette modification a conduit l'organisme notifié du constructeur à délivrer une nouvelle attestation sur l'ensemble de la pince. Le STRMTG recommande que les modifications soient apportées avant la saison d'exploitation 2010/2011.

- **Rupture d'un axe d'articulation mors fixe - mors mobile.** Certains composants des attaches ont été modifiés, ce changement concerne 5 télésièges.

Les axes et leurs bagues d'articulation doivent être remplacés lors de la prochaine révision sur l'ensemble des appareils qui sont équipés des attaches concernées.



Nouvelle pince en acier moulé en 3 parties.

RÉGLEMENTATION

Tapis roulants à grande vitesse

Les tapis roulants de stations de montagne sont des appareils utilisés pour transporter des usagers debout d'un point à un autre sur une bande mobile mue par un moteur électrique. Ils se situent sur les domaines skiables et en grande partie dans les jardins d'enfants.

A ce jour 270 tapis roulants ont été mis en service en France.

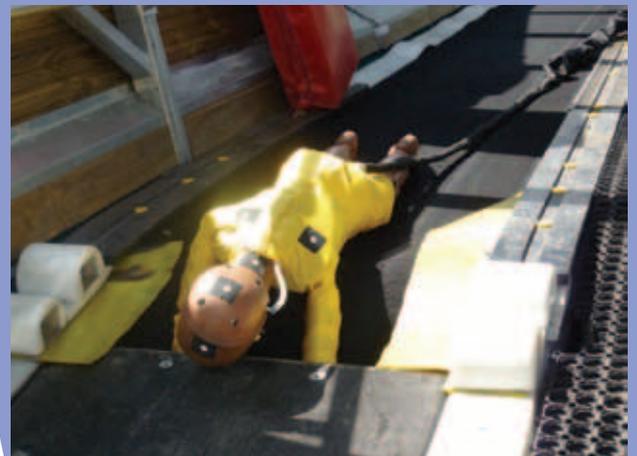
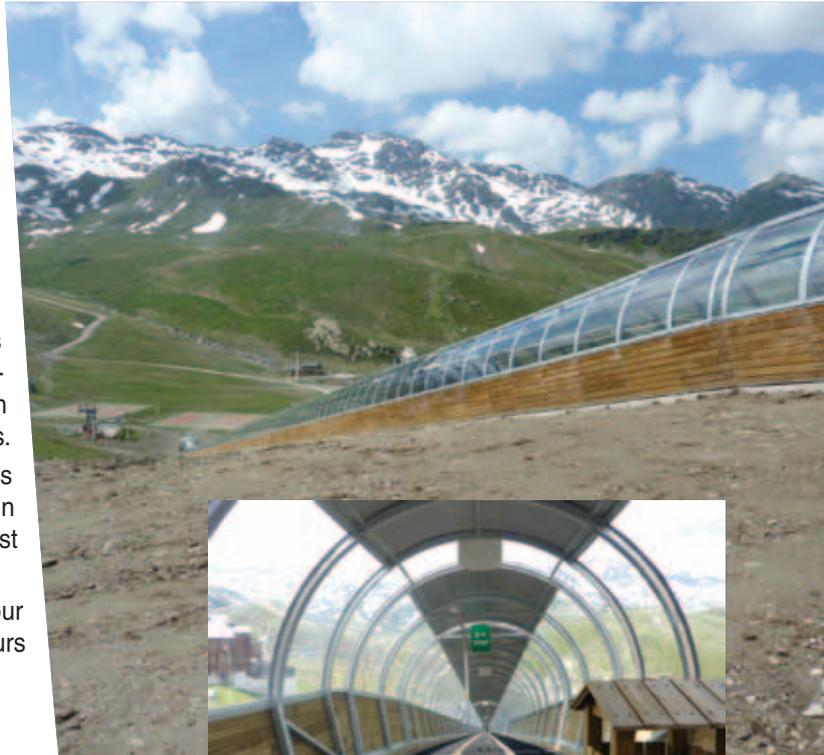
En 2009, 4 tapis roulants fonctionnant à 1,20 m/s ont été construits à Val Thorens (cf bilan d'activité 2009). Cette vitesse constitue une innovation majeure dérogeant à la réglementation technique Française et au projet de norme européenne sur les tapis roulants qui fixent la vitesse maximale à 0,7 m/s.

En complément des démonstrations de sécurité présentées par les constructeurs et pour garantir un niveau de sécurité comparable aux tapis ne dépassant pas 0,7 m/s des essais employant des mannequins instrumentés issus du domaine du crash test automobile ont été réalisés par l'INRETS/ UNEX en 2010.

Ces essais qui constituent une première mondiale ont permis de tester dans des conditions extrêmes les trappes de sécurité des deux constructeurs concernés et de mesurer les efforts et chocs reçus par un mannequin normalisé représentant un enfant de 6 ans.

Les valeurs relevées ont été comparées aux efforts et chocs subis par le même mannequin sur un tapis fonctionnant à 0,7 m/s et lors d'un crash test automobile.

De nouveaux essais seront réalisés en 2011 pour valider les modifications réalisées par les constructeurs depuis les premiers tests.



INTERNATIONAL

Des missions reconnues au-delà de nos frontières



Salon des transports Washington



Dans le cadre de la présentation du contrôle des tramways en France, deux colloques se sont déroulés à Washington et à Glasgow.

Deux agents de la division tramways ont participé au salon multi-discipline de Washington qui couvre des domaines très variés sur les transports, de la route au rail, et du train aux transports urbains. Axée sur la réglementation française des transports urbains, et l'organisation du contrôle, la présentation du STRMTG a porté un zoom sur les points suivants :

- La prise en compte des réglementations du travail pour les conducteurs.
- La prise en compte des vélos dans l'environnement urbain autour des tramways notamment.
- L'interface entre train et tram/train.



Salon Innotrans 2010 à Berlin



Un agent de la division tramways et un agent de la division métro ont participé à ce salon d'une portée mondiale qui a eu lieu à Berlin du 21 au 24 septembre 2010.

Tous les constructeurs de tramways et métros habituellement présents sur le marché français mais aussi des constructeurs des pays de l'Europe de l'Est, des Japonais et des Coréens étaient représentés ainsi que des constructeurs de sous-systèmes tel que des fabricants de composants liés à l'énergie électrique, de câbles ou de matériaux d'isolation de câbles. La participation à ce salon était l'occasion pour le service de voir des systèmes novateurs.



Action COST



Le COST (European Cooperation in Science and Technology) est une structure intergouvernementale pour la coopération européenne en sciences et technologies, permettant la coordination de la recherche aux niveaux national et européen.

Après plusieurs phases de sélection, l'Action proposée conjointement par le CERTU et le STRMTG, en collaboration avec des pays européens tels que l'Allemagne, la Suisse, le Portugal, l'Irlande,... a été retenue en mai 2011. Cette Action d'échanges au niveau européen durera quatre ans et porte sur l'exploitation et la sécurité des tramways (ainsi que des tram-trains, Light Rail Transit,...) en interaction avec l'espace public. L'objectif principal de cette Action est d'améliorer la sécurité des tramways et des LRT par une meilleure gestion de leur insertion dans des espaces urbains et donc de réduire au minimum des accidents et leurs impacts tant sur le système de transport que sur les tiers. Pour cela, des groupes de travail vont être mis en place afin d'échanger sur les thématiques proposées et de produire des guides.

Une communication sur l'avancement de cette Action est prévue tout au long de son déroulement notamment via des publications, un site internet. Pour plus de précisions : <http://www.cost.esf.org/library/newsroom/newactions>



ITTAB 2010



La 60^{ème} réunion de l'ITTAB (réunion internationale des autorités de surveillance des transports à câbles) s'est déroulée à Luzerne (Suisse) du 26 septembre au 1^{er} octobre 2010.

L'ITTAB réunit annuellement les autorités de surveillance des installations à câble transportant des personnes de différents pays. Lors de cette édition, 18 pays répartis sur 3 continents (Amérique, Asie, Europe) étaient représentés. C'est une occasion unique d'échanges au niveau mondial sur l'évolution du parc et de l'accidentologie de chaque pays ainsi que sur les solutions (techniques et normatives) mises en œuvre pour améliorer la sécurité des personnes transportées.

Le STRMTG, dont la délégation était conduite par son Directeur, Daniel Pfeiffer, représentait la France.

Cette conférence a permis de mettre à jour les données statistiques. Ainsi, le parc mondial (hors installations spéciales : ascenseurs inclinés) comprend 22 196 installations. La France, avec 4132 installations, occupe le 1^{er} rang de ce classement avec plus de 17 % du parc total.

Le STRMTG a largement contribué aux échanges, en particulier en assurant la présentation de deux événements significatifs en terme de sécurité : la rupture d'un composant d'attaches sur des télésièges débrayables ainsi que la rupture de sièges «goutte d'eau» 3 places sur des télésièges fixes. Ces présentations, et notamment celle relative aux sièges «goutte d'eau», ont suscité un intérêt fort tant pour les solutions techniques trouvées que pour la méthodologie mise en place pour assurer la gestion et le suivi du processus de sécurisation.

ORGANISME NOTIFIÉ

Depuis 2003, le STRMTG/Organisme Notifié est habilité à mettre en œuvre les procédures d'examen «CE» et d'évaluation de la conformité des sous-systèmes et constituants de sécurité des installations à câbles transportant des personnes (application de la Directive 2000/9/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mars 2000 relative aux installations à câbles transportant des personnes).

2192 actes ont été signés depuis sa création



LBB - Liaison blanc/blanc sur le site du CEA de Grenoble, POMAGALSKI



La LBB est une liaison conçue pour le transport des personnels pour relier deux salles blanches de deux bâtiments distants de 240 mètres, par un funiculaire. La cabine, mini-salle propre mobile, peut transporter 12 personnes et circule sur un viaduc en béton.

Pour le compte du constructeur POMA, le STRMTG/ON a évalué la conformité CE de tous les constituants de sécurité et sous-systèmes de cet appareil (véhicule, gares, équipements de ligne, architecture électrique, équipements relatifs à la sécurité des travailleurs).



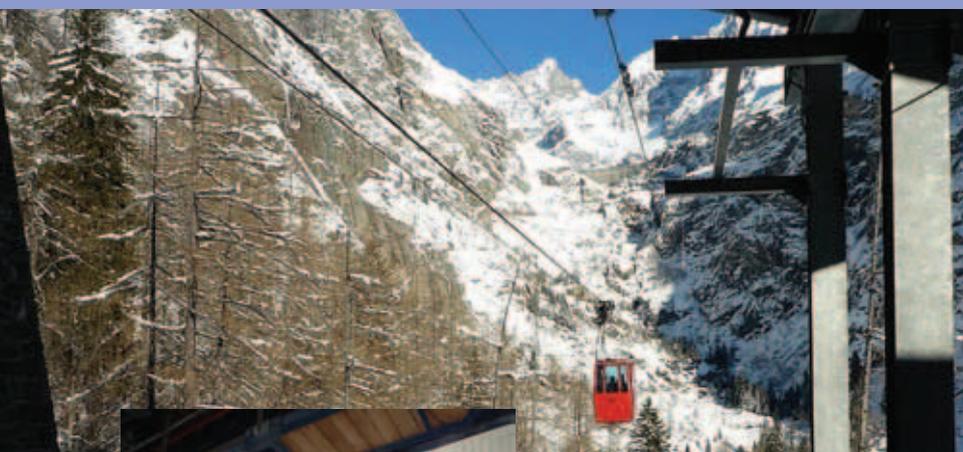
Téléphérique de service à va-et-vient de Sernior-

Telessio, AGUDIO

C'est un téléphérique bi-câble (un câble porteur et un câble tracteur) à va-et-vient avec frein de chariot qui permet d'accéder au barrage situé sur le lac de Telessio en Italie. Il est situé dans le parc national du grand paradis à proximité de la ville de Locana. La cabine a une capacité de 4 personnes. Il n'y a qu'un seul véhicule sur cette installation d'une longueur de 2,1 km environ et comportant 3 pylônes.

Pour le compte du constructeur AGUDIO, le STRMTG/ON a évalué la conformité CE des constituants de sécurité et sous-systèmes de cet appareil :

- câbles et attaches des câbles,
- entraînements et freins,
- dispositifs mécaniques,
- véhicule (sauf cabine),
- dispositifs de secours (incluant le véhicule),
- câble de signalisation.



Attestation délivrée par l'ON pour la nouvelle cabine SIGMA Diamond 20 places pour le DMC des Grandes Platières à FLAINE



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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

Direction Générale
des Infrastructures
des Transports et de la Mer

STRMTG

Domaine universitaire
1461, rue de la piscine
38400 St Martin d'Hères

Tél. 04 76 63 78 78

Fax 04 76 42 39 33



strmtg@developpement-durable.gouv.fr

www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr

