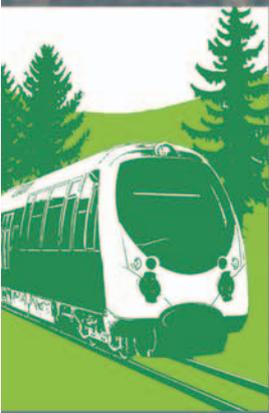




Ministère
de l'Écologie,
de l'Énergie,
du Développement
durable
et de la Mer

STRMTG



BILAN D'ACTIVITÉ



2009

Agréments ●
Réglementation ●
Innovations ●
Organisme notifié ●

Sommaire

ÉDITORIAL

- Extension du périmètre de certification ISO 9001

ORGANIGRAMME

ORGANISATION DES SERVICES

- Un service certifié en évolution
- Une réorganisation interne
- La mission sûreté de STRMTG s'étend aux tramways
- Le STRMTG a publié deux guides "réseau"

INNOVATIONS

- Le STRMTG au cœur des technologies novatrices
- Tapis roulants à grande vitesse
- En Corse le chemin de fer se modernise
- Téléphériques monocâbles : une nouvelle approche de la maintenance

INTERACTIONS

- Un lien avec la profession et le milieu universitaire
- RST et universités
- Transports par câbles : quelles perspectives en transport collectifs urbains ?
- Projets de tramway : une journée d'échanges
- Étude de suivi des intersections barrières

NORMES & RÉGLEMENTATIONS

- Une réglementation renouvelée
- EOQA : mise en œuvre de la nouvelle procédure d'agrément des EOQA
- Sécurité d'exploitation des tunnels des chemins de fer de la Corse et de la Provence
- Tapis roulants : une normalisation consécutive à des accidents
- Deux guides pour la sécurité des téléphériques
- Cyclo-draisines : Renforcement de la sécurité
- Ligne 5 du métro parisien

INTERNATIONAL

- Des missions reconnues au delà de nos frontières
- La DTW : une prise de contact avec les pays voisins
- ITTAB 2009
- OIPEEC - Organisation Internationale pour l'Étude de l'Endurance des Câbles
- OITAF - Organisation Internationale du Transport par Câble

ORGANISME NOTIFIÉ

- ON : STRMTG l'organisme notifié

Le Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG) service technique à compétence nationale du 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 est rattaché à la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM).
C'est le pôle de compétence de l'administration française en matière de sécurité des remontées mécaniques et des transports guidés.



ÉDITORIAL



L'année 2009 aura été marquée, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, par l'appel à projets de l'Etat pour le développement des transports collectifs urbains.

Dans ce cadre, de nombreuses collectivités ont choisi de développer leurs transports guidés, que ce soit par des tramways ou des métros.

Parallèlement, l'année 2009 aura été une année exceptionnelle pour les sports d'hiver. En terme de journées skieurs, la France arrive en tête devant les États-Unis et l'Autriche.

Devant ces défis, le STRMTG est amené à se remettre constamment en cause pour accompagner les collectivités et leurs exploitants, et améliorer sans cesse la sécurité de ces modes de transport qui sont déjà parmi les plus sûrs, y compris sur des projets innovants.

Ainsi, en 2009, le STRMTG a certifié son système de management de la qualité, qui s'étend désormais à l'ensemble du service.

Cette certification est l'aboutissement d'un long processus, initié depuis plusieurs années. C'est surtout l'appropriation par l'ensemble du service d'une vision de la sécurité commune à tous les systèmes de transports (téléphériques, téléskis, tramways, métros, trains touristiques, funiculaires, trains à crémaillère...).

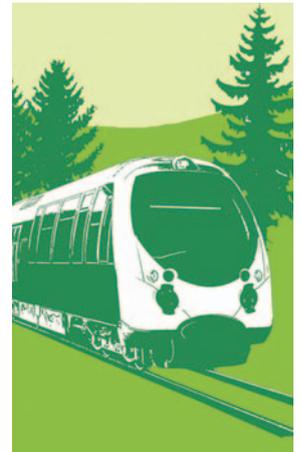
Le maintien et le développement de compétences des agents reste aussi une préoccupation majeure du service qui, dans cette perspective, s'est restructuré et a développé ses partenariats avec l'université de Grenoble et avec les autres services du réseau scientifique et technique du ministère.

Enfin, le service a choisi de se positionner en accompagnement sur les thèmes innovants comme les transports à câbles en milieu urbain qui représentent un complément aux transports urbains traditionnels dont il convient de préciser le domaine de pertinence.

Dans un monde qui bouge, le STRMTG continue sans cesse à s'adapter pour développer sa capacité à répondre aux nouveaux défis, à améliorer la doctrine, en lien avec la DGITM et les professionnels.

C'est donc avec grand plaisir que je m'associe à l'ensemble du personnel du STRMTG pour vous présenter les faits marquants de l'année 2009.

Daniel PFEIFFER,
Directeur du STRMTG



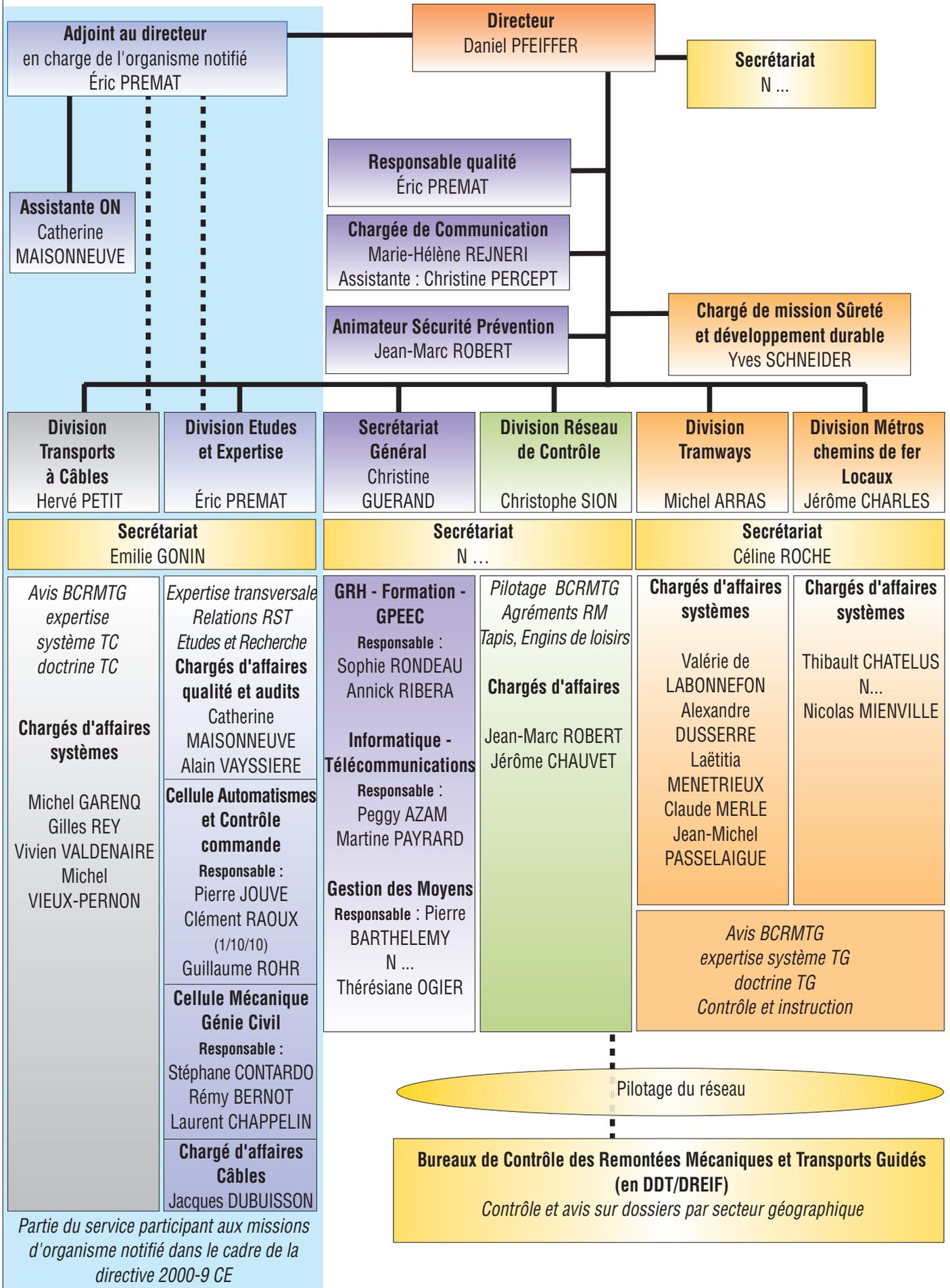
2 juin 2009 : extension du périmètre de certification ISO 9001

L'extension de notre Système de Management de la Qualité aux activités du domaine des transports guidés a été consacrée par l'obtention du label ISO 9001 sur l'ensemble du périmètre du STRMTG, après l'audit DNV du 4 et 5 mai 2009.

Toutes les activités du STRMTG sont désormais certifiées.



Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés



Un service certifié en évolution

Une réorganisation interne

Cette réorganisation a pour objectifs principaux :

- la mise en place d'une politique de gestion des compétences,
- l'adaptation de l'organisation du service pour mieux identifier les activités de l'Organisme Notifié,
- l'optimisation de l'organisation entre le réseau et le STRMTG.

La mise en place d'une politique de gestion des compétences permettra de maintenir, voire de renforcer l'efficacité des agents. Cette action concerne le STRMTG aussi bien que le réseau de contrôle. La Division Études et Expertises regroupe les compétences transversales pointues gérées en lien avec le Réseau Scientifique et Technique (RST) : qualité, mécanique et automatisme.

Une nouvelle répartition des missions entre les services a permis de renforcer la séparation entre l'Organisme Notifié et les missions régaliennes.

Le pilotage du réseau tant en Remontées Mécaniques qu'en Transports Guidés a été confié à la Division Réseau de Contrôle.

La mission sûreté de STRMTG s'étend aux tramways

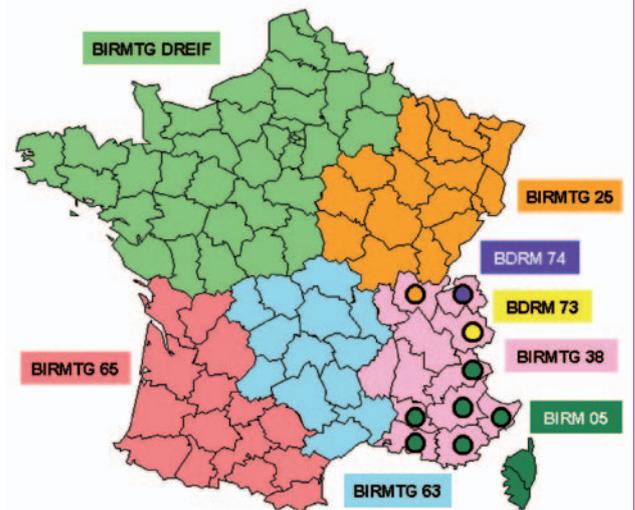
Entrée il y a trois ans dans le champ de compétence du STRMTG pour les remontées mécaniques à l'instigation de la Mission Sûreté Défense de la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM), la problématique des risques liés à la malveillance, voire au terrorisme, progresse au sein du ministère sur l'ensemble des systèmes de transports collectifs.

Un dispositif similaire a été mis en place en 2009 pour inciter les exploitants et gestionnaires de lignes de tramway, qui ne sont pas déjà désignés « opérateurs d'importance vitale (O.I.V.) » à instaurer une démarche prenant ces risques spécifiques en compte.

À cette fin, un groupe de travail comprenant, en plus des services de l'administration, des représentants du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), des trois opérateurs principaux exploitant des réseaux de tramway a élaboré un rapport fournissant un cadre méthodologique.

Le travail va être poursuivi en 2010 par une phase d'expérimentation.

Périmètre de compétence des bureaux de contrôle



Le STRMTG a publié deux guides "réseau"

à destination des bureaux de contrôle, un relatif à l'instruction des dossiers de sécurité en insertion urbaine des tramways et l'autre relatif à la complétude des dossiers de sécurité en transports guidés.

Le STRMTG au cœur des technologies novatrices

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.

À ce jour, 243 tapis roulants ont été mis en service en France. Jusqu'en 2008/2009, ils fonctionnaient tous à une vitesse maximale comprise entre 0,55 et 0,7 m/s conformément à la réglementation technique de 2004.

En 2009, 4 tapis roulants fonctionnant à 1,20 m/s ont été construits à Val Thorens. Cette vitesse maximale constitue une innovation majeure dérogeant à la réglementation technique française et au projet de norme européenne sur les tapis roulants.



Pour garantir un niveau de sécurité comparable aux tapis ne dépassant pas 0,7 m/s, les constructeurs ont présenté au STRMTG une analyse de sécurité portant sur les risques associés à la vitesse de 1,20 m/s et les mesures correspondantes pour y faire face.

Cette démonstration du maintien du haut niveau de sécurité a donc été faite en collaboration avec le STRMTG au stade de la conception.

L'impact de la vitesse sur la technologie du tapis a concerné essentiellement la trappe de sécurité afin d'éviter qu'un usager ne soit happé par la bande du tapis, notamment en cas de chute au débarquement.

Des essais innovants employant des mannequins ont été réalisés en atelier chez les constructeurs, et sur site de Val Thorens.

Ces tapis ont été mis en service pour la saison 2009/2010 avec une surveillance rigoureuse par l'exploitant. À l'issue de cette saison un bilan sera effectué afin de définir les suites à donner à cette innovation.



En Corse : le chemin de fer se modernise

Outre la réfection de la voie, et la mise en place d'un système de cantonnement automatique pour réduire le risque de collision sur une partie du réseau, la Collectivité Territoriale Corse a décidé l'acquisition de 12 nouveaux autorails dont la technologie et le confort n'ont rien à envier aux matériels ferroviaires les plus récents.

Le STRMTG est intervenu tout au long de l'instruction du projet pour l'évaluation du dossier de sécurité jusqu'à la mise en service en avril 2009. Le STRMTG assure à présent le suivi des débuts d'exploitation de cet autorail.



source : www.traincorse.net

Téléphériques monocâbles : une nouvelle approche de la maintenance

Une nouvelle façon de procéder a été initiée en 2008 sur le FUNITEL de Super Besse (Puy de Dôme), par le STRMTG en collaboration avec la Caisse Régionale d'Assurance Maladie (CRAM), l'inspection du travail des transports, le constructeur et l'exploitant. Elle consiste à la réalisation de la maintenance des balanciers depuis le plateau de service.

Ce procédé a permis d'alléger considérablement l'équipement des pylônes en matière de passerelles.

Cette initiative concrète a conduit le constructeur à étudier la transposition du procédé à des téléphériques monocâbles et notamment dans un premier temps à une télécabine. Toujours en étroite concertation avec la CRAM et l'inspection du travail des transports, le STRMTG et le service de contrôle (BDRM 73) ont accepté, en accord avec l'exploitant, qu'un pylône soit équipé de cette façon sur une télécabine construite en 2009.

Le bilan d'exploitation de ce dispositif sur la saison 2009/2010 permettra de réfléchir à une éventuelle extension de ce type de maintenance à d'autres installations.



Un lien avec la profession et le milieu universitaire

RST et universités

Le STRMTG a contribué activement à la vie du Réseau Scientifique et Technique (RST) et a renforcé ses liens avec les milieux universitaires.

Un séminaire de réflexion organisé par le Commissariat Général au Développement Durable sur la "grenellisation" du RST a eu lieu les 20 et 21 janvier 2009.

À cette occasion, deux projets intitulés "Les transports à câbles : vers un mode de transport alternatif en milieu urbain" et "Le tramway de Bordeaux : mobilité durable et innovation technologique. Comment promouvoir en sécurité une nouvelle technologie au service d'un mode de transport collectif urbain ?" ont été présentés afin d'illustrer le rôle d'accompagnement du STRMTG sur ces sujets innovants, en vue de faciliter l'émergence et le développement de nouveaux systèmes de transports durables.

● Au niveau national

Le STRMTG a participé à la construction de deux Pôles de Compétence et d'Innovation :

- "Interfaces transports collectifs et voirie" (équipes CETE Med et CETE de Lyon)
- "Transports du quotidien" (équipes CETE Lyon et CETE Nord-Picardie)

● Au niveau régional

Le Pôle Scientifique et Technique Rhône-Alpes "Mobilité durable des personnes et des marchandises" a été mis en place au cours de l'année 2009.

Ce pôle a pour objectif notamment de mieux gérer et de valoriser les compétences au sein des organismes membres travaillant sur la thématique de la mobilité durable.

Un effort particulier a été porté vers la collaboration et la création de synergies entre ces organismes et les milieux de la recherche universitaire et industrielle.

Le PST Rhône-Alpes est composé :

- Du Centre d'Études des Tunnels (CETU)
- Du Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU)
- Du Centre d'Études Technique de l'Équipement de Lyon (CETE)
- Du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB)
- De l'École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE)
- De l'Institut Français du Pétrole (IFP)
- De l'Institut national de la Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)
- Du Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (STRMTG)
- Du Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements (SETRA)

● Au niveau local

Concrètement des liens privilégiés ont été tissés avec notamment l'Université Joseph Fourier de Grenoble, relations qui devraient aboutir par le biais d'accueil de stagiaires dans le domaine du génie civil courant 2010.



Signature de la charte "mobilité des personnes et des marchandises" de Gauche à droite Régine BREHIER, directrice de la Recherche et de l'Innovation du MEEDDM, Patrice RAULIN, président du comité de pilotage du PST Rhône-Alpes, Laurent TAPADINHAS, représentant le directeur général des infrastructures, de transports et de la mer du MEEDDM.

Transports par câbles : quelles perspectives en transports collectifs urbains ?

L'article 13 de la loi dite « Grenelle 1 » définit des objectifs essentiels pour l'action publique en matière de transport : « Dans les zones urbaines et périurbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances ». Ce même article dispose, qu'à cet effet, « L'État encouragera également le transport par câble ».

À ce jour, à l'exception de quelques funiculaires, le territoire français ne compte pas d'installation utilisant ce type de technologie réellement intégrée dans un réseau de transports collectifs urbains.

Les quelques installations à câble recensées en agglomération ont une vocation essentiellement touristique.

Le STRMTG et le CERTU se sont donc associés pour préciser les raisons expliquant cette situation et déterminer les conditions favorables, ainsi que les limites, au recours à cette technologie au sein d'un réseau de transports urbains.

Le lancement de cette étude prospective a été rendu public à l'occasion d'une journée d'échanges organisée le 6 novembre 2009 à Villard-Bonnot par quelques collectivités de la vallée du Grésivaudan et la région Rhône-Alpes.

Confiée au C.E.T.E. (Centre d'Études Techniques de l'Équipement) de Lyon, qui a choisi de s'adjoindre pour l'occasion la collaboration de spécialistes du C.E.T.E. Méditerranée, l'étude démarrera, début 2010, par une série d'entretiens avec des acteurs professionnels, institutionnels, associatifs, publics (élus) permettant de donner une image représentative des problématiques en jeu.

Sa conclusion est prévue pour fin 2010. Les résultats de l'étude seront présentés à l'occasion du X^{ème} congrès de l'OITAF (Organisation Internationale des Transports à Câbles) qui se tiendra à Rio de Janeiro du 25 au 27 octobre 2011. Il s'agit du premier congrès de l'OITAF en Amérique latine où ont été justement réalisées récemment des installations à câbles, notamment des systèmes téléportés, aujourd'hui emblématiques, vraiment intégrées dans un réseau de transport public urbain. Le succès de ces premières réalisations donne d'ailleurs lieu à de nouveaux projets du même type. Peut-on y voir un présage favorable et ces lointains modèles feront-ils écho en France ?

Projets de tramway : une journée d'échanges

Avec le développement accéléré ces dernières années des réseaux de tramways et l'entrée en vigueur du décret relatif à la sécurité des transports publics guidés en 2003, de nombreux échanges entre les équipes projets, les bureaux de contrôle et le STRMTG ont eu lieu dans le cadre de l'instruction de nouvelles lignes.

Ceci a conduit le réseau STRMTG / bureaux de contrôle à produire, avec la collaboration de la profession, des guides explicitant la réglementation.

Le réseau a également construit, avec les quelques années de recul dont il dispose et en collaboration avec les exploitants de tramways, un retour d'expérience des systèmes en exploitation.

Une journée d'échange réunissant une centaine de personnes promoteurs de projets (AOT et maîtres d'œuvre) s'est déroulée à Grenoble, le 19 novembre 2009. Cette journée conviviale a été riche en échanges techniques et a été appréciée unanimement.

Fort de ce succès, le STRMTG souhaite que cette démarche novatrice et fédératrice soit la première d'une série d'échanges avec la profession.



Étude de suivi des intersections barrières

LEA est une ligne de tramway d'environ 15 km se développant principalement en site propre sur l'emprise de chemin de fer de l'Est lyonnais. Sur la majeure partie de la ligne, les franchissements de plateforme par les véhicules routiers (appelés « intersections barrières ») sont gérés par feux rouges clignotants et accompagnés de demi-barrières. Les conducteurs de tramways ont quant à eux une signalisation spécifique différente des signaux usuellement mis en place sur les réseaux de tramways urbains.

● Observer le comportement des usagers et des conducteurs

Ce projet étant une première en France et devant le développement des projets de tramways en milieu péri-urbain, il s'est révélé nécessaire pour le STRMTG d'avoir un suivi en exploitation afin d'apprécier le comportement et la compréhension des usagers de la voirie et des conducteurs de tramways à l'approche des intersections barrières.

● Le constat

Le fonctionnement des intersections barrières se révèle positif et conforme aux hypothèses théoriques.

Le comportement des conducteurs de tramways à l'approche des intersections est satisfaisant et conforme notamment aux règles de conduite fixées théoriquement et dans le cadre du règlement de sécurité et d'exploitation.

En ce qui concerne les usagers routiers, il n'a pas été observé de contournement de la barrière par les véhicules comme pressenti.

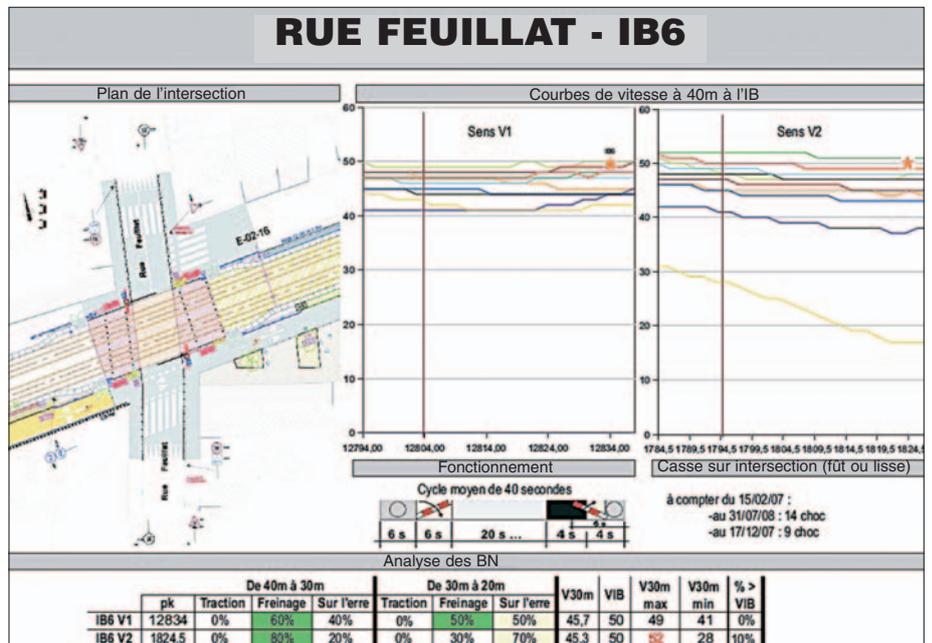
Toutefois, le feu rouge clignotant est plutôt compris comme un signal d'alerte de l'arrivée du tramway que comme un signal impliquant l'arrêt absolu, et des vitesses moyennes parfois élevées en approche de certaines intersections barrières.

S'agissant des piétons, il ressort que le signal rouge clignotant qui leur est également destiné semble méconnu.

● Des recommandations

Un certain nombre de recommandations sur l'aménagement et la signalisation de ce type d'intersections a été émis (disponible dans le rapport du CETE de Lyon) et pourra être utilement pris en compte :

- par le STRMTG, en tant que de besoin notamment dans le cadre des projets en zones péri-urbaines présentant des caractéristiques d'exploitation comparables,
- par le CERTU, en tant que de besoin dans le cadre du groupe de travail national « Intersections voies routières/voies ferrées dans les projets de tram-train » piloté par le CERTU.



Une réglementation rénovée

EOQA (Experts ou Organismes Qualifiés Agréés) : mise en œuvre de la nouvelle procédure d'agrément

● 2009 : l'application d'une nouvelle réglementation pour les agréments des EOQA

En décembre 2008, la procédure d'agrément des EOQA a été remaniée en profondeur par modification du décret relatif à la sécurité des transports publics guidés. La modification essentielle consiste en la réduction du nombre de domaines sur lesquels sont agréés les EOQA.

● Les sociétés concernées

Les agréments sont délivrés à des organismes qui interviennent notamment dans le cadre de la construction ou la modification substantielle de métros, tramways, bus guidés, tram-trains et chemins de fer touristiques. Ces organismes sont tenus de s'assurer que les installations ou équipements sont établis en conformité avec les dispositions de la réglementation technique et de sécurité en vigueur.

● Rôle du STRMTG

Le STRMTG est chargé de l'instruction technique des dossiers de demande d'agrément et de la présentation en Commission Nationale d'Évaluation de la Sécurité des Transports Guidés (CNESTG) du résultat de cette instruction.

En 2009, 13 organismes ont été agréés lors de 3 séances en CNESTG.

Sécurité d'exploitation des tunnels des chemins de fer de la Corse et de la Provence

Le STRMTG a publié, avec le concours des gestionnaires de ces réseaux, un guide qui vise à améliorer la sécurité d'exploitation de ces ouvrages en règle générale anciens et difficiles d'accès.

Tapis roulants : une normalisation consécutive à des accidents

Suite à plusieurs accidents survenus sur des tapis roulants implantés dans des stations de sport d'hiver et en l'absence de norme, certains états européens ont eu la volonté de définir des réglementations applicables à ces appareils.

Aussi, depuis novembre 2005 un groupe de travail animé par la France a été chargé d'élaborer un projet de norme sur les tapis roulants de stations de montagne.

Ce projet répond à la fois aux exigences essentielles de la directive 2000/9/CE du 20 mars 2000 relative aux installations à câbles transportant des personnes même si ces appareils ne possèdent pas de câble et à celles de la directive machine 2006/42/CE.

Le projet de norme est basé sur les résultats de l'analyse de sécurité élaborée par la France en 2004, tout en veillant à prendre en compte les recommandations utilisées par les autres pays.

Le projet a également tenu compte de la norme EN 115 relative « à la sécurité des escaliers mécaniques et trottoirs roulants » pour les risques identifiés traités de façon similaire.

Le projet de norme a été envoyé aux membres du Comité Européen de Normalisation (CEN) pour enquête. Le groupe de travail a ensuite examiné les commentaires issus de cette enquête.

Le nouveau projet de norme « Sécurité des tapis roulants pour les activités de sport d'hiver et de loisirs » constitue l'aboutissement des travaux du groupe de travail. Il a été envoyé au comité technique machine pour être soumis au vote des États membres.



Deux guides pour la sécurité des téléphériques

L'arrêté du 7 août 2009 relatif à la conception, à la réalisation, à la modification, à l'exploitation et à la maintenance des téléphériques remplace les arrêtés ministériels des 8 et 16 décembre 2004.

Ce remplacement a été décidé dans un souci de lisibilité juridique par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer afin de répondre à deux objectifs complémentaires :

- Mettre en adéquation le contenu des dispositions techniques avec le niveau réglementaire du texte. En effet, à l'instar de ce qui existe en matière de transports guidés et du travail de refonte en cours pour le système ferroviaire, il convenait de recentrer les dispositions de niveau réglementaire applicables aux téléphériques sur les seules exigences essentielles de sécurité en laissant la définition des moyens à mettre en œuvre à la compétence des spécialistes.
- Clarifier la responsabilité de chaque intervenant dans la mise en œuvre des exigences de sécurité, et plus précisément, en basculant d'une réglementation fixant de nombreuses obligations de moyens à une rédaction privilégiant des exigences de résultat.

Pour satisfaire à ces exigences de résultat définies dans l'arrêté, ce dernier renvoie à des guides STRMTG dont le respect vaut présomption de conformité à ces exigences.

Les guides STRMTG liés à cet arrêté sont au nombre de deux :

- le guide STRMTG-RM1 relatif à l'exploitation et la maintenance des téléphériques ;
- le guide STRMTG-RM2 relatif à la conception générale et la modification des téléphériques.

Ces guides sont en cours d'élaboration par le STRMTG en concertation avec l'ensemble de la profession et seront publiés courant avril 2010, après avis de la commission des téléphériques.

Cyclo-draisines : renforcement de la sécurité

Le fort engouement du public suscité par l'activité des cyclo-draisines, incite les exploitants à se professionnaliser un peu plus chaque année et les constructeurs à proposer de nouveaux modèles.

Face à cette situation, le STRMTG a effectué cette année une révision générale du référentiel technique de sécurité en collaboration avec les fédérations d'exploitants et les bureaux de contrôle, l'objectif premier étant le renforcement des performances de freinage. De plus, le nombre «d'avis constructeur» délivrés par le STRMTG pour les nouvelles cyclo-draisines s'est fortement accru.



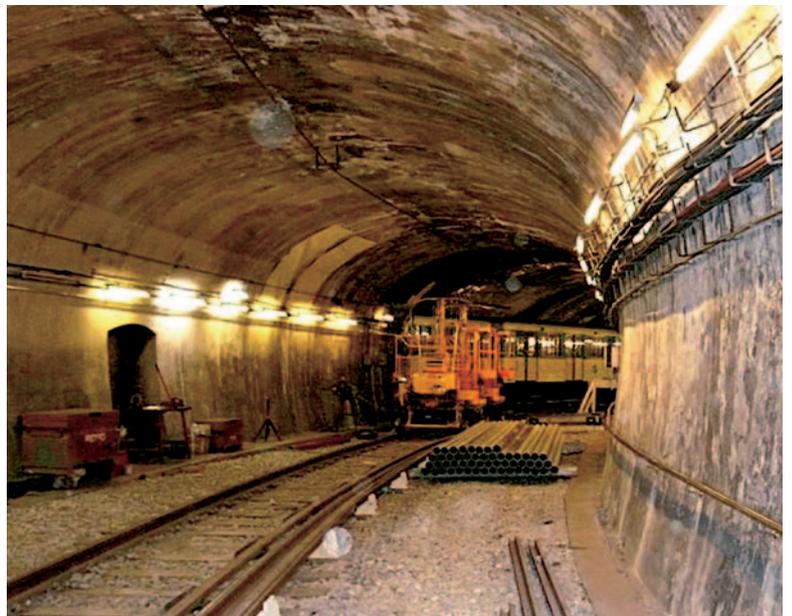
Ligne 5 du métro parisien

● Une meilleure exploitation

Le terminus de la ligne 5 du métro parisien à la Place d'Italie a été modifié pour permettre une exploitation plus aisée et un gain de temps : les trains continuent leur course en boucle au lieu de rebrousser dans un tunnel en impasse.

● Un avis sur la sécurité

Le STRMTG a été amené à émettre un avis sur cette opération. La réalisation de cette modification a permis à cette occasion une élévation du niveau de sécurité dans les tunnels impactés, des travaux associés rendant l'évacuation des voyageurs et le désenfumage plus performants dans ces ouvrages existants.



Des missions reconnues au delà de nos frontières

Une prise de contact avec les pays voisins dans le domaine des tramways

Le STRMTG a organisé des échanges avec les gestionnaires de réseau des transports guidés de Bruxelles, Berne et avec les autorités de contrôle suisses (Office Fédéral des Transports).

Deux agents sont intervenus à la conférence « Light Rail and Liveable Cities » d'Utrecht (au Pays-Bas) sur les systèmes dits « ferroviaires légers ». Ils ont présenté les modalités de contrôle de l'État Français en ce qui concerne les projets de tramways.

Royal Dutch Jaarbeurs
Utrecht
The Netherlands

Rail-Tech® Europe 2009

7TH INTERNATIONAL EXHIBITION & CONFERENCES ON RAIL TECHNOLOGY

**31 MARCH
1 & 2 APRIL**

Conference programmes

Light Rail and Liveable Cities <small>31 March and 1 April</small> - environment - safety - technical trends	Rail Infrastructure Maintenance <small>31 March</small> - new challenging maintenance concepts
Interoperability of Railway Information Systems (UNIFE) <small>31 March</small> - the InterRail Project	Wayside Train Monitoring Systems <small>1 April</small> - high performance - recent systems - new developments
Workshop Managing Rail Infrastructure Projects: <small>current best practice in management of rail projects</small>	Rail Career Square: <small>discover your job opportunities in the rail sector</small>

▼ Conferences & Workshop ▼ Innovation Award ▼ Rail Career Square ▼ B2B meetings ▼ Material & technical demonstrations on 150 metres of track

Event Sponsors: **voestalpine** ONE STEP AHEAD

Media Partners: **RAILWAY GAZETTE INTERNATIONAL**

Supported by: **ProRail**

Organiser: **EUROPOINT**

Gold Sponsor: **Lloyd's Register** LIFE MATTERS

ETR **Holland Rail industry**



Utrecht - mars 2009

Tramway de Bruxelles - octobre 2009

Tramway de Berne - décembre 2009



ITTAB 2009

La 59^{ème} ITTAB (« réunion internationale des autorités de surveillance des transports à câble ») s'est tenue à Cracovie en Pologne du 13 au 18 septembre 2009.

Elle a pour objectif de réunir les services de contrôles internationaux afin de présenter le nombre d'appareils, les statistiques d'accidents et les rapports d'accidents/incidents significatifs qui se sont produits dans chaque pays l'année en 2008.

Elle a réuni 21 pays (Allemagne, Andorre, Autriche, Canada, Chine, Corée du sud, Espagne, États-Unis, Finlande, France, Hong-Kong, Hongrie, Italie, Japon, Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovénie, Suède et Suisse).

Les statistiques globales sont :



- nombre total de remontées mécaniques et de tapis roulants : 24109 (4074 en France qui se situe au 1^{er} rang)
- trafic total : 3933 millions de passages (692 millions de passages pour la France qui se situe au 3^{ème} rang derrière l'Autriche (821) et l'Italie (727))
- nombre total d'accidents graves : 169 (21 pour la France)

OIPEEC - Organisation Internationale pour l'Étude de l'Endurance des Câbles

La conférence bi-annuelle de l'OIPEEC a été organisée les 18 et 19 mars 2009 conjointement avec les troisièmes Journées du Câble de l'IFT (Institut für FörderTechnik und Logistik) de l'université de Stuttgart. Cent cinquante spécialistes de l'étude, de la fabrication, de l'utilisation et du contrôle des câbles ont ainsi pu échanger sur les problématiques que pose l'utilisation des câbles de levage, de transport et des câbles destinés à l'offshore.

L'année 2009 a aussi vu l'aboutissement des modifications des statuts de l'OIPEEC et le transfert de son siège au STRMTG.

OITAF - Organisation Internationale du Transport par Câble

Plus de 100 personnes, dont deux agents du STRMTG, ont participé au séminaire 2009 qui s'est tenu en avril à Innsbruck dans le cadre du salon INTERALPIN.

Le 9 octobre, le ministère accueillait le Comité directeur de l'OITAF pour une réunion de préparation du X^{ème} congrès qui aura lieu du 24 au 27 octobre 2011 à Rio de Janeiro. C'est pendant ce congrès que sera présentée l'étude sur les transports à câbles en milieu urbain (cf page 9).

Deux réunions de la commission N° II pour l'étude des propriétés et du contrôle des câbles ont eu lieu en 2009, les 14 et 15 mai à Vienne, et les 24 et 25 septembre à Grenoble.

Le thème principal de ces réunions a été l'analyse des problèmes posés par les différentes techniques et pratiques des contrôles visuels et magnétographiques des câbles. L'objectif visé est de démarrer un programme ambitieux d'études afin d'améliorer les méthodes de contrôle là où cela s'avère nécessaire.

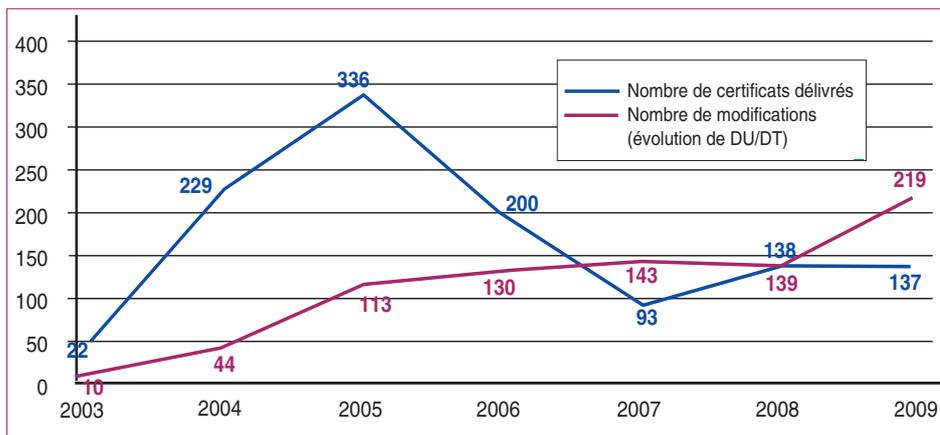
Soulignons que l'OITAF a fêté ses 50 ans lors de la réunion du comité directeur, le 23 octobre à Rome.



ON : STRMTG l'Organisme Notifié

1953 actes réalisés depuis sa création

Depuis 2003, le STRMTG/ON 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).



STRMTG



Organisme notifié
Directive 2000/9/CE
N°1267



ACCRÉDITATION
N° 3-140
PORTÉE
DISPONIBLE SUR
WWW.COFRAC.FR

Les premières années d'activité ont permis la certification CE des principaux constituants de sécurité et sous-systèmes utilisés dans les remontées mécaniques. Après une baisse sur la période 2005-2007, la part de l'évaluation de nouveaux constituants se stabilise désormais. En revanche, l'évolution et la modification des constituants sont de manière concomitante, en augmentation régulière.

Les clients

En 2009, l'Organisme Notifié a travaillé avec 26 constructeurs :

- de différentes nationalités (français, suisse, italien),
- de tailles diverses (petite PME, grand groupe),
- d'activités variées (téléskis, téléportés, funiculaires...) et fabricants de constituants de sécurité et sous-systèmes aussi bien mécaniques (cabines, sièges, poulies, dispositifs de gare, agrès, câbles...) qu'électriques (contrôle commande).



Cabine SIGMA du funiculaire de Mendola en Italie (appareil attesté CE par l'ON).



Culot coulé en résine (attesté CE par l'ON).



La professionnalisation

En donnant accès à ses agents à un parcours de formation qui s'inscrit dans le cursus universitaire et de l'INPG, l'Organisme Notifié continue de développer les compétences pointues de son équipe.

« Formation interne afin de mieux utiliser les Équipements de Protection Individuelle »



Projet pour le Tramway de Montpellier dessiné par Christian Lacroix (crédit photo TAM).



Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer (DGITM)

STRMTG - Domaine universitaire - 1461, rue de la piscine - 38400 Saint-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