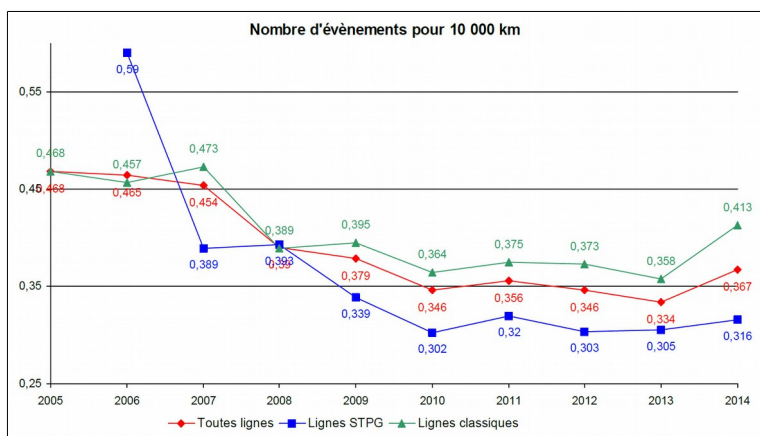


## Accidentologie des tramways Résultats 2014 et évolution 2005 - 2014

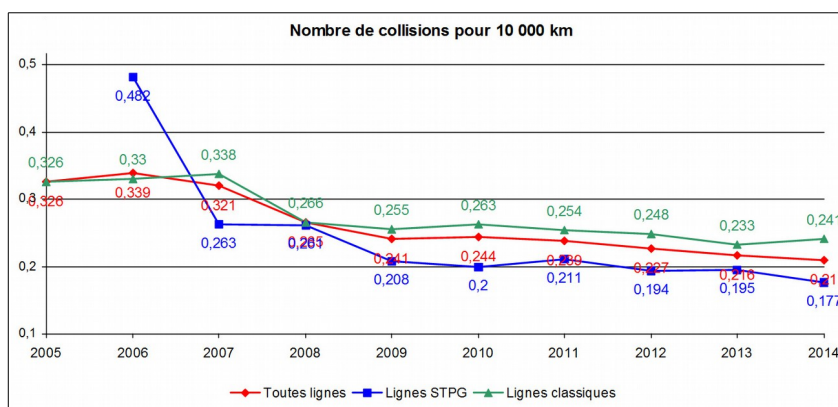
Face à un parc encore en évolution, avec en 2014, 28 agglomérations concernées, et comprenant 68 lignes de tramway, dont 6 avec un tramway pneu, l'analyse de l'accidentologie 2014 permet d'affiner encore la vision du REX sur les dix dernières années.

La fiabilité des déclarations s'améliore, mais a toujours une incidence non négligeable sur les évolutions de certaines courbes (si les retours sur les collisions semblent fiables aujourd'hui, les déclarations des événements voyageurs ne sont pas encore indiquées de manière homogène).



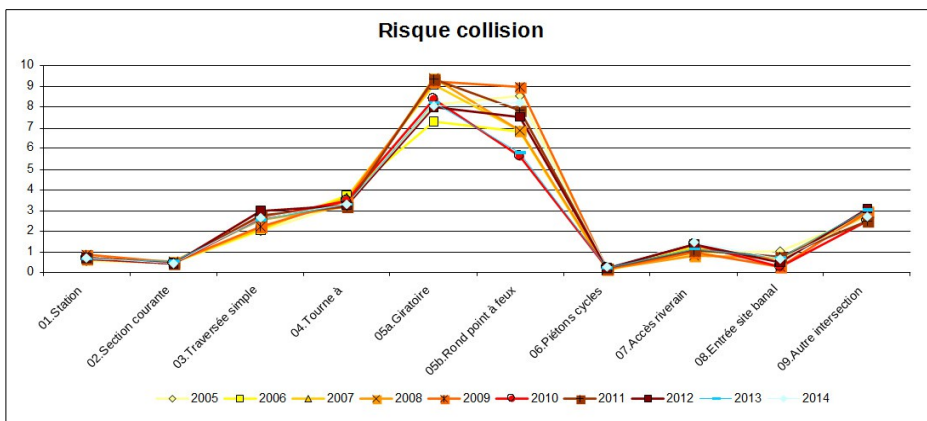
Cela explique une partie de la hausse des courbes en 2014 des événements (tout type confondu) au 10.000 km (*graphique ci-contre*).

Malgré tout, il est intéressant de constater que le nombre de collisions aux 10.000 km a tendance à baisser (*graphique ci-dessous*), mais aussi que la comparaison avec les systèmes Bus reste très favorable aux systèmes tramway. Ces événements n'engendrent pas non plus d'évolutions significatives des indicateurs liés aux blessés, et très peu sont liés à des facteurs aggravants identifiés dans la base de données.

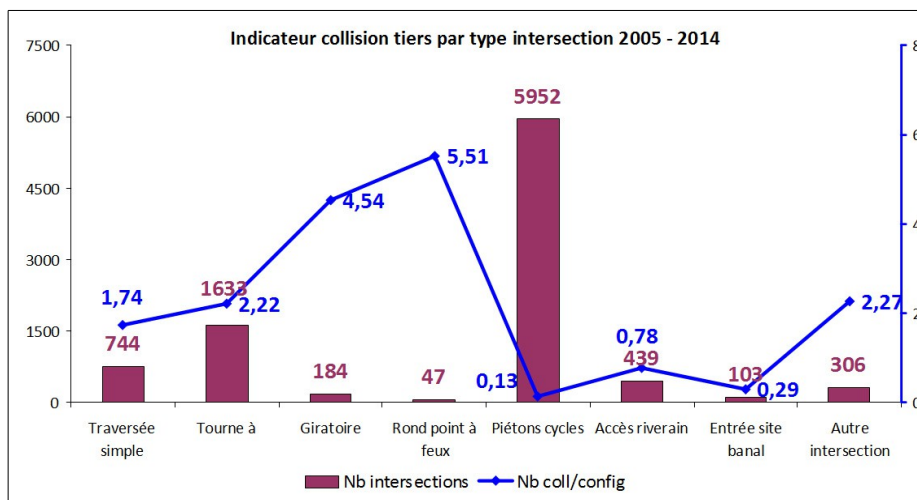


Les données permettent ainsi de dégager les conclusions suivantes, venant globalement appuyer les tendances mise en avant les années précédentes :

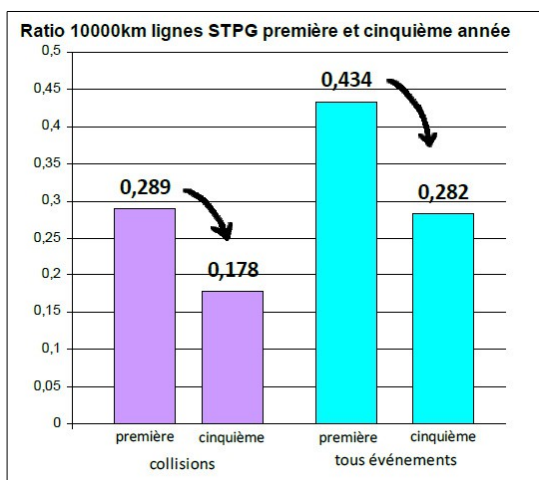
- les événements majoritaires restent les collisions avec tiers et les événements voyageurs (la hausse des accidents voyageurs apparaît liée à la conjoncture : voyageurs qui se tiennent moins compte tenu des conduites « souples » des rames, des déclarations plus systématiques,...) ;
- les victimes graves sont liés à des événements avec tiers, toujours en proportion plus importante sur les victimes piéton ;
- le podium des configurations à risque reste inchangé (« giratoire », « rond-point à feu » et configuration de « tourne à »). l'accidentologie n'est toutefois pas pondérée avec le trafic respectif de chaque configuration, puisque cette donnée n'est pas intégrée dans la base.



Les deux graphiques ci-contre illustrent les conclusions précédentes, en mettant en avant, par type de configuration et leur représentativité, le nombre d'accidents qu'elles subissent sur une période donnée.



Les analyses plus fines sur les giratoires conduisent tout de même à montrer que les configurations qui ont évoluées et qui sont aménagées aujourd'hui avec un anneau de plus petite taille (inférieur à 6 mètres) et avec un nombre de voies restreint par branche ont une accidentologie qui s'est améliorée. De même, une analyse détaillée de l'accidentologie avant-après, réalisée sur des modifications de la signalisation en entrée, conduit à privilégier les configurations avec une signalisation de type R24 renforcée en barrage.



Sur les lignes construites sous le régime du décret STPG, il semble également se confirmer que le taux de collision baisse avec le temps (*graphique ci-contre*).

La campagne de vérification de la codification en 2016 sur les configurations « tourne à » (après la vérification « giratoires » en 2015) permettra d'affiner les résultats et les analyses.

Les informations plus complètes sont disponibles sur le rapport STRMTG « Accidentologie des tramways - Analyse des événements d'exploitation déclarés – année 2014 – évolution 2005-2014 » sur le site internet du STRMTG (<http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr>).