

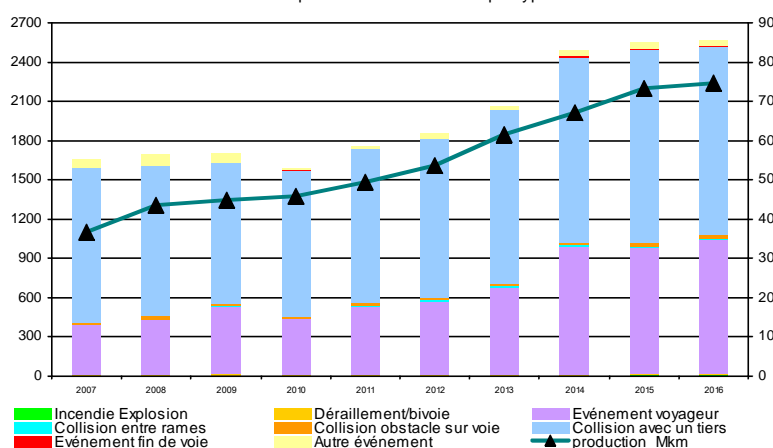
Accidentologie tramway

Résultats 2016 et évolution 2007-2016

Fin 2017, 28 agglomérations possèdent un réseau de tramway, comprenant au total 74 lignes de tramway, dont 6 de technologie tramway pneu, et désormais deux lignes transfrontalières. L'évolution du parc tramway est majoritairement constituée de renouvellement/achat de matériel roulant, ainsi que quelques extensions de réseaux.

Les derniers résultats du suivi de l'accidentologie à fin 2016 permet d'affiner la vision du retour d'expérience, et cette fiche en présente un bref résumé pour les dix dernières années.

Répartition des événements par type

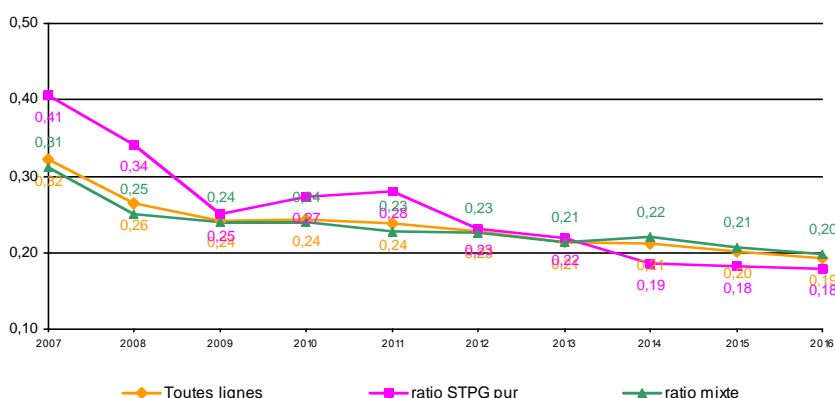


La fiabilité des déclarations s'améliore, en particulier pour les événements voyageurs suites aux échanges en groupe de travail.

Une homogénéisation des principes de déclaration des événements explique la « marche » des événements voyageurs au 10 000 km en 2014 (*graphique ci-contre*).

En complément, il est intéressant de constater que le nombre de collisions aux 10 000 km a tendance à sensiblement baisser (*graphique ci-dessous*).

Nombre de collisions pour 10 000 km

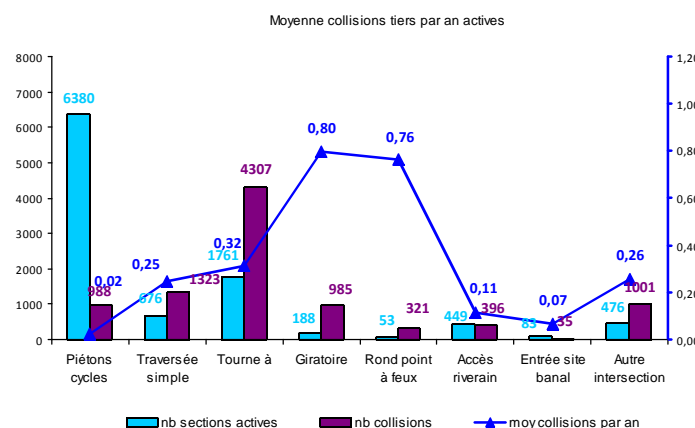
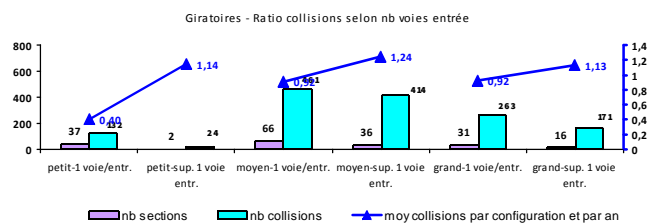
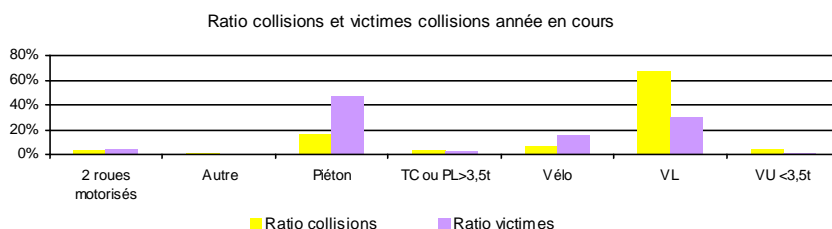


Ces données sur l'accidentologie tramway permettent ainsi de dégager les conclusions suivantes, venant globalement appuyer les tendances mises en avant les années précédentes :

- Les événements majoritaires restent les collisions avec tiers et les événements voyageurs (La hausse relative de la part des événements voyageurs apparaît liée à la conjoncture : voyageurs qui se tiennent moins compte tenu des conduites « souples » des rames, augmentation du trafic routier...);
- Les victimes graves sont généralement liées aux collisions avec un tiers, toujours en proportion importante concernant les victimes piétons et cyclistes (respectivement 65 % et 20 % des victimes graves), ce qui souligne leur vulnérabilité ;

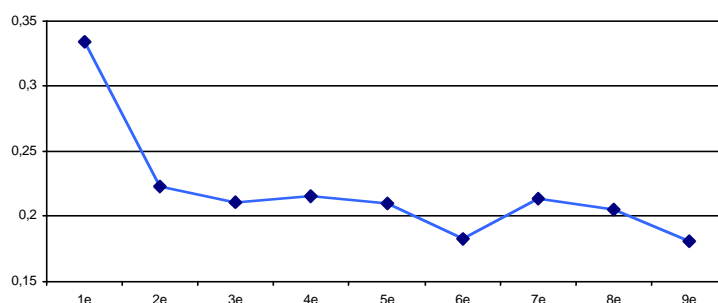
- le podium des configurations à risque reste inchangé (« giratoire », « rond-point à feu » et configuration de « tourne à »). Ces données ne sont toutefois pas pondérées avec le trafic respectif de chaque configuration, puisque la donnée trafic n'est pas intégrée dans la base de données et donc non connue ;
- Certaines satisfactions au regard de l'accidentologie, comme la tendance à la baisse de l'indicateur nombre de collisions aux 10 000 km pour l'ensemble des réseaux, ou encore la faible part des facteurs aggravants, dont les obstacles fixes et la vitesse tramway, dans les collisions avec tiers.

Le graphique ci-contre illustre les conclusions précédentes, en mettant en avant, par type de configuration et par leur représentativité, le nombre d'accidents qu'elles subissent sur une période de dix ans.



Une analyse plus fine sur les giratoires conduit tout de même à montrer que les configurations qui ont évoluées, et sont aujourd'hui aménagées avec un anneau de plus petite taille (inférieur à 6 mètres) et avec un nombre de voie 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.

Ratio collisions pour 10000km - réseaux STPG purs sur les 9 premières années d'exploitation



Pour les lignes construites sous le régime du décret STPG de 2003, il semble également se confirmer que le taux de collision baisse avec les premières années d'exploitation (*graphique ci-contre*), en notant cependant que ce ratio remonte après quelques années d'exploitation.

Les informations plus complètes sont disponibles sur le rapport STRMTG « Accidentologie des tramways – Analyse des événements d'exploitation déclarés – année 2016 – évolution 2007-2016 » sur le site internet du STRMTG (<http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr>)