

# Tramway Une cohabitation parfois tendue avec les usagers de la ville

**Mulhouse et Strasbourg ont développé un réseau de tramway. Si ce moyen de transport est plébiscité par les usagers, la cohabitation avec les autres usagers, voitures, deux-roues et piétons, peut poser problème.**

« En 2013, 66 voyageurs ont été accidentés à l'intérieur ou en bordure du tram, relève Jean-Louis Metzger, directeur d'exploitation à la Compagnie de transports strasbourgeois (CTS). Pour l'essentiel, ce sont des passagers qui sont tombés lors de freinage d'urgence de la rame. » La CTS a également enregistré 77 collisions de rame avec des tiers, les deux tiers avec des voitures (48) et des véhicules utilitaires (cinq), et le reste avec

des piétons (onze) ou des deux-roues (13), soit en tout 143 accidents sur l'année.

« Depuis le début de l'exploitation du tram, en 1994, on déplore six accidents mortels, cinq piétons et un cycliste », poursuit le directeur.

## 19 accidents à Mulhouse, 143 à Strasbourg

Pourtant, l'accidentologie du tram strasbourgeois se situe en dessous de la moyenne nationale et diminue malgré l'augmentation des kilomètres de voies et de la fréquentation. « Entre 2009 et 2012, la fréquentation kilométrique a augmenté de 17 %. Ainsi on est passé de 5,55 millions à 5,8 millions de kilomètres tram », reprend Jean-Louis Metzger. Ces chiffres représentent le nombre de kilomètres parcouru par les clients du tram en un an.

Revers des extensions de voies, il faut environ six mois pour que la population s'habitue au nouveau venu sur rails. « Par mesure de précaution, on diminue la vitesse des rames et on signale aux usagers les changements de feux au carrefour, notamment dans les tourne-à-gauche. Après six mois, les gens ont compris et ça se calme. »

Du côté de Mulhouse, Soléa, la société qui exploite le tramway, a comptabilisé 1 million de km tram sur les 6 millions effectués en 2013, le reste étant assuré par le réseau bus. « En 2013, nous avons relevé 19 accidents, dont des accrochages avec des voitures, annonce Valérie Triboulet, directrice commerciale et marketing chez Soléa. Dans la majorité des cas, il s'agit d'un non-respect de la signalisation au carrefour ou au rond-point. »

Parmi les comportements à risques, ceux qui traversent devant le tram ou qui ignorent la distance de sécurité. Il y a aussi les groupes qui chahutent en station et qui se bousculent quand la rame arrive, ce qui entraîne à Strasbourg un grand classique, une fois par trimestre en moyenne, le pied coincé entre la rame et le bord du quai !

## Le freinage d'urgence, source de chute pour les passagers

Un nouveau phénomène vient s'ajouter ces dernières années : le téléphone portable ou le port généralisé de casque audio par des piétons ou des cyclistes. « On voit une recrudescence de comportements moins attentifs ou des gens



Les accidents aux carrefours entre un tram et un autre véhicule (ici à Mulhouse) sont souvent dus à un non-respect par le chauffeur de ce dernier de la signalisation. Archives Thierry Gachon

qui traversent les voies sans regarder ou sans vérifier qu'un tram n'en cache pas un autre », note Valérie Triboulet. Or porter une oreillette ou un casque empêche d'enten-

dre le gong ou la sonnerie avertisseuse du tram. « Une rame de tram ne s'arrête pas comme une voiture. Elle a de longues distances de freinage et ne peut pas dévier de

sa trajectoire », souligne Jean-Louis Metzger, de la CTS. À 30 km/h, il faut 35 m pour s'arrêter, 18 m à 20 km/h et 8 m à 10 km/h.

Bien sûr, il y a le freinage d'urgence qui réduit ces distances à respectivement 18, 10 ou 4 m. Mais alors, ce sont les voyageurs qui risquent de pâtir de l'inattention d'un usager extérieur. Car un freinage d'urgence, c'est brutal, très brutal. Les enfants non attachés dans leurs poussettes, les personnes âgées ou les voyageurs qui ne se cramponnent pas à une poignée fixe ont toutes les chances de se retrouver à terre et de se blesser, parfois gravement...

Geneviève Daune-Anglard

## Repères

- Soléa possède trois lignes de tramway sur 20 km, où elle effectue 60 000 voyages par jour de semaine, et une ligne de tram-train jusqu'à Thann, en co-exploitation avec la SNCF
- La centaine de conducteurs de Soléa habilités à conduire le tram reprend régulièrement le volant d'un bus. « On tient à ce qu'ils gardent le contact avec le bus », explique Valérie Triboulet, directrice commerciale et marketing chez Soléa.

- Une douzaine de conducteurs sont formés à piloter le tram-train, mais savent aussi conduire bus et tram.
- Le tram à Strasbourg, c'est sept lignes pour 65 km, avec plus de 400 000 voyages par jour.
- Les conducteurs de tram sont des chauffeurs de bus formés pendant cinq semaines. Pour Jean-Louis Metzger, directeur d'exploitation, « c'est plus difficile que de conduire un bus car c'est une charge cognitive énorme ».



L'agglomération strasbourgeoise totalise sept fois plus d'accidents de tram qu'à Mulhouse, mais avec six fois plus de voyages quotidiens. Archives Jean-Marc Loos

# Sécurité Une application pour alerter ses proches

**La Strasbourgeoise Valérie Waterhouse a lancé une solution pour smartphone qui permet d'alerter ses proches et de se géolocaliser en cas de problème, grâce au bouton d'alimentation de l'appareil.**

« L'idée m'est venue au cours de vacances dans le Midi, l'été 2011, avec des amis anglais et américains. Nos enfants avaient grandi et allaient rentrer tard le soir. Comment nous rassurer ? », raconte Valérie Waterhouse. Elle expose ses réflexions à son mari qui pousse cette quadra, avocate de profession, à faire aboutir son projet.

## Activation sans déverrouillage

L'application Letmino est aujourd'hui disponible pour les smartphones tournant sous Android (4,99 € sur Google Play). « En appuyant cinq fois sur le bouton d'alimentation du smartphone, on envoie un SMS ou un mail à autant de contacts qu'on désire et un correspondant peut être averti téléphoniquement. La mise en route de l'alerte est confirmée discrètement par le vibreur du smartphone », explique-t-elle.

La difficulté de la mise au point de cette application réside dans le fait qu'elle doit pouvoir être activée sans déverrouiller le téléphone et fonctionner en tâche de

fond sans consommer de batterie. C'est d'ailleurs ces caractéristiques particulières qui empêchent les développeurs de porter cette solution sur iPhone : « Apple interdit l'utilisation du bouton d'alimentation de l'iPhone et, dans les cahiers de charge de la firme à la pomme, un programme ne peut être accessible que s'il est affiché à l'écran », explique-t-elle.

La Strasbourgeoise contacte, par le réseau des anciens d'HEC dont elle fait partie, des responsables d'Apple en Europe. La marque à la pomme se montre très intéressée par l'application qui sera présentée à Cupertino, siège d'Apple, lors d'une réunion au sommet : « Letmino devait même faire partie d'iOS [NDLR : le système d'exploitation de l'iPhone], ce qui aurait levé les problèmes de l'interdiction de recourir au bouton d'alimentation et la possibilité de tourner en tâche de fond », confie Valérie Waterhouse. Mais les mois passent et l'application alsacienne n'intègre toujours pas ni l'iOS, ni l'App Store (la boutique des applications Apple).

## Déplacements visualisables

Pour la mise au point de Letmino, elle avait lancé des appels d'offres à des sociétés de développement informatique qui se sont heurtées à certains écueils. Ce sont de jeunes « geeks » (des férus des nouvelles technologies) – des amis de connaissances de la conceptrice, élèves à Polytechnique – qui parviennent à résoudre les difficultés. « Letmino géolocalise l'émetteur de l'alerte toutes les

deux minutes. Si celui qui reçoit l'alerte possède aussi Letmino, il peut visualiser les déplacements de son contact », détaille-t-elle. « Le téléphone du destinataire sonne dans ce dernier cas, même si son propriétaire a mis son appareil sur silence », poursuit-elle.

Letmino, qui est breveté, est des-

tiné à tout public, mais « vise particulièrement les enfants, les femmes qui rentrent tard, les joggeuses... Quand on va courir, on laisse les clés de son appartement dans sa voiture, mais on emporte toujours son portable », constate Valérie Waterhouse.

Alvezio Buonasorte



Letmino, conçu par Valérie Waterhouse, permet d'alerter discrètement ses proches avec son mobile. Photo D. Gutekunst

NOUVELLE FORMULE




+ MODERNE + PRATIQUE + DE TNT



**VOIR LA VIDEO**

**Nouveau !** Accédez à des vidéos et des bandes-annonces sur votre smartphone ou tablette depuis l'application TV Mag.

**CHAQUE SEMAINE AVEC VOTRE QUOTIDIEN**



555483500