



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE



Service Technique des Remontées Mécaniques
et des Transports Guidés

COMPTE-RENDU DE REUNION

**Objet : Compte-rendu détaillé de la
table ronde n°2 de la journée
d'études et de réflexions sur les
télésièges du 12 juin 2013**

DATE DE LA JOURNEE	LIEU REUNION
12/06/13	PARK & SUITE ÉCHIROLLES

ANIMATION	SOCIÉTÉ
Séverine FEBVRE	Adjointe au directeur du Service Technique des Remontées Mécaniques et Transports Guidés et responsable de la division étude et expertise

PARTICIPANTS TABLE RONDE 2	SOCIÉTÉ
Christophe BOTTOLLIER	Responsable de l'agence de Chamonix de DCSA
Gilles LEBLANC	Président délégué de la Commission des Téléphériques à la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer
Laurent REYNAUD	Délégué général de Domaine Skiable de France
Gaëtan RIOULT	Responsable de la Division Transports à Câbles au Service Technique des Remontées Mécaniques et Transports Guidés
Jean SOUCHAL	Président de l'International Association of Ropeways Manufacturers

Diffusion à : Internet du STRMTG



Compte-rendu des échanges relatifs à la table ronde n°2 : Quelles sont les pistes d'amélioration ?

animatrice :

Il a été présenté tout au long de la journée différentes pistes d'amélioration tant au niveau humain que matériel.

Objectif de converger pour faire aboutir toutes les solutions proposées dans les prochains mois.

Des mesures sont déjà en place sur le personnel d'exploitation pour améliorer sa vigilance (embarquement/débarquement) différencier les actions en fonction des enjeux... Comment ces mesures d'amélioration peuvent se mettre en œuvre sur le terrain ?

Comment les personnels d'exploitation sont formés pour communiquer les règles de sécurité aux usagers ?

Laurent Reynaud - DSF :

Remerciements au STRMTG pour l'organisation de cette journée. Il y a des avantages à se réunir pour échanger notamment avec les constructeurs sur les nouveaux concepts d'aide à la sécurité. DSF pourrait prendre l'engagement d'organiser ce type de réunion plus fréquemment.

Beaucoup de solutions proposées ce qui est très positif.

Concernant le facteur humain au niveau de la vigilance du personnel, il faut :

- étudier la diversité (rotation de personnel,...) des tâches,
- prêter attention à la pénibilité du travail (bruit,...),
- un bon aménagement de l'aire d'embarquement,
- une bonne formation des agents,

pour garder un bon niveau de vigilance.

Une attention doit être portée au fait que le personnel est saisonnier. DSF essaie de fidéliser les agents en les sécurisant et les fidélisant et ce en plus des formations données. Cela permet un niveau de turn-over bas par rapport aux autres travaux saisonniers (moyenne de 8 ans dans l'entreprise). Des formations spécifiques supplémentaires sont données aux agents (création d'un diplôme spécifique). Enfin une analyse de l'ensemble des tâches à réaliser est effectuée afin de ne pas en oublier.

animatrice :

Que peut-il être fait face à la diversité des usagers et de leur comportement ? Le personnel est-il à même de détecter ces divers comportements ?

Laurent Reynaud - DSF :

L'hétérogénéité restera toujours une contrainte. C'est aux exploitants de s'adapter aux divers usagers et différents matériels (ski assis). C'est au personnel d'avoir un caractère pro actif par rapport aux usagers.

L'utilisateur n'ose pas demander de l'aide à la vigie.

animatrice :

Comment est réalisée la communication vers les usagers ? Formations, informations aux usagers ? Quels en sont les supports de communication ?

Gilles Leblanc - DGITM :

Aspect de volonté de réduire le nombre d'incidents de la part des exploitants qui est positif.

Il serait intéressant d'avoir un partenariat entre les différents professionnels (enseignants, personnel d'exploitation,...) et également les mairies (via les offices de tourisme,...). Il serait très intéressant de mettre les collectivités dans la boucle de communication. Il reste à trouver les modalités. Il faut informer les usagers afin qu'ils soient des vecteurs de la sécurité.

Concernant la zone d'embarquement il y a une vision de l'exploitant, une vision de l'utilisateur et une vision réglementaire. Vision pas commune de cet espace de transition. Cette diversité crée une



ambiguïté qui peut être nuisible en terme de communication. Étudier la perception de cet espace pour supprimer les zones de floue et faciliter la communication.
L'engagement de la branche et des collectivités est important.

Laurent Reynaud - DSF :

Tout a fait en accord pour mettre les collectivités dans la boucle pour mieux communiquer vers les usagers. Elles pourraient fournir un bon support de communication (car savoir faire présent). Il y a aussi la possibilité de faire le buzz sur le web en utilisant les réseaux sociaux. Il faut s'associer avec des professionnels de la communication pour cette campagne.

animatrice :

Que proposent les constructeurs en terme de cahier des charges dans leur conception des nouveaux appareils (véhicules et sièges) ? Y a t'il des nouveaux systèmes de sécurité de prévu ?

Christophe Bottollier – DCSA :

Intérêt grandissant des professionnels pour les nouveaux systèmes de sécurité des usagers. C'est dans la phase d'avant projet que le choix est fait du système de sécurité. L'espace est indispensable au niveau des aires d'embarquement et débarquement.

Il est demandé dans les cahiers des charges des vitesses très basses à l'embarquement et débarquement ; apparition de vitesse à 0,8m/s au lieu de 1m/s auparavant. Réalisation maintenant d'embarquement dans le contour pour gagner plus de temps dans cette phase.

A noter que la plate-forme d'embarquement et de débarquement peut être dans le lot du constructeur ou bien être faite par un terrassier avec pilotage par l'exploitant ou le maître d'œuvre. Certains exploitants ont des éléments préfabriqués dans ces zones qui ont été définies par expérience. Des constructeurs proposent également des solutions avec des gardes corps automatisés,... Nette évolution ressentie.

Enfin, la quantité de débutants est difficile à évaluer donc difficile d'adapter les sièges en fonction. Dans les cahiers des charges la sécurité est souvent définie en terme d'objectifs ce qui permet aux constructeurs de choisir.

animatrice :

Faut-il faire une place aux nouveaux systèmes de sécurité dans la réglementation ? Dans la norme véhicule par exemple ?

Comment faire le tri entre tous les dispositifs existants et leur efficacité ?

Gaëtan Rioult – STRMTG :

Concernant l'intégration dans la norme véhicule de tous ces nouveaux éléments, le STRMTG s'est posé la question de la faire. Il est encore trop tôt pas faire entrer tous ces nouveaux systèmes dans une norme. Il a été convenu qu'il était nécessaire de constituer un retour d'expérience sur ces nouveaux systèmes avant de les intégrer dans la norme. Chaque dispositif est long à mettre en œuvre et à développer. Il y a une grande diversité de matériels mais chaque fonction prise une à une ne suffit pas à éviter tous les risques de chute.

Avant de généraliser et d'imposer, il faut réfléchir au parc : neuf et existant.

Gilles Leblanc – DGITM :

Il est nécessaire de normaliser ces nouveaux systèmes pour proposer aux constructeurs des solutions. Cela est à faire assez rapidement sur les systèmes pour lesquels tout le monde est d'accord. Les constructeurs ont besoin que cela soit un peu cadré car ils ne pourront pas faire face à toutes les demandes. Cela doit être fait sans forcément passer par l'obligation réglementaire. Cependant cela doit être fait au moins en terme de fonctionnalités simples sur lesquelles tout le monde est en accord.



Jean Souchal – IARM :

Au niveau européen, il est nécessaire d'harmoniser les systèmes et cela prend du temps, surtout dans le cas de normalisation. Les constructeurs sont aujourd'hui en phase d'apprentissage, le temps d'échange est donc nécessaire. Il est donc trop tôt pour brider la créativité des constructeurs mais il faut cependant des lignes directrices pour des objectifs clairs.

Il est encore nécessaire de travailler par rapport à la diversité des utilisateurs (enfants, handicapés par exemple) et par rapport à l'objectif de sécurité. C'est un sujet qui s'ouvre autour du véhicule et également de la mission d'accompagnement, de surveillance.

Encore du travail par rapport aux utilisateurs et règles de sécurité.

Il est nécessaire de ne pas s'enfermer uniquement sur la France de manière à être efficace au niveau européen.

