

RAPPORTS

MEDDE – DGITM

Service Technique des
Remontées
Mécaniques et des
Transports Guidés

(STRMTG)

Décembre 2012

Rapport annuel sur les événements notables d'exploitation des chemins de fer touristiques (CFT) survenus en 2011



Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0.1	01/12/12	Version 1
0.2	29/01/13	Version 2

Affaire suivie par

Nicolas MIENVILLE - STRMTG
<i>Tél. : 04.76.63.78.64. / Fax : 04.76.42.39.33.</i>
<i>Courriel : nicolas.mienville@developpement-durable.gouv.fr</i>

Rédacteur

Nicolas MIENVILLE - Division Métros et Chemins de fer Locaux

Relecteur

Jérôme CHARLES - Division Métros et Chemins de fer Locaux

SOMMAIRE

1 - INTRODUCTION.....	4
2 - LE PARC DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES EN SERVICE.....	4
3 - TABLEAUX DE SYNTHÈSE DES ÉVÉNEMENTS NOTABLES.....	6
3.1 - Définitions utilisées.....	6
3.1.1 -Événements notables.....	6
3.1.1.a - Catégorie 1 : événement majeur.....	6
3.1.1.b - Catégorie 2 : accident grave.....	6
3.1.1.c - Catégorie 3 : accident peu grave.....	6
3.1.1.d - Catégorie 4 : Accident marginal ou incident matériel.....	6
3.1.2 -Victimes.....	7
3.1.2.a - Mort.....	7
3.1.2.b - Blessé grave.....	7
3.1.2.c - Blessé léger.....	7
3.2 - Les événements majeurs et accidents graves.....	7
3.3 - Les autres événements notables.....	9
4 - MÉTHODOLOGIE DE RECUEIL DES DONNÉES.....	10
5 - ANALYSE DES DONNÉES 2011.....	10
6 - CONCLUSION.....	11

1 - Introduction

Le présent rapport a pour objet de présenter la synthèse des données sur les événements notables d'exploitation des chemins de fer touristiques, d'après les informations sur les incidents et accidents communiquées par les exploitants de réseau aux bureaux de contrôle Massif Central, Nord-Est, Nord-Ouest, Sud-Est et Sud-Ouest, pour l'année 2011.

2 - Le parc des chemins de fer touristiques en service

49 réseaux en service en 2011 entrant dans le champ du décret STPG :

Voir tableau page suivante, avec répartition par bureau de contrôle ;

(*) C.F. du Haut Forez, pas de circulation pour cause de travaux en 2011

(**) CFT entré dans le champ de compétence du STRMTG en 2011

Certains de ces réseaux exploitent à la fois des trains touristiques et des cyclo-draisines. Seuls les événements attachés à l'exploitation du train sont rapportés.

Les réseaux dont l'exploitation est suspendue ne sont pas répertoriés.

Dépt	Nom du réseau	Longueur (km)	Écartement voie
BIRMTG Nord-Ouest			
27	C.F. de la Vallée de l'Eure	17,6	normale
36	Train Touristique du Bas-Berry	27,6	normale
37	Train Historique de Rillé	1,8	métrique
41	Train touristique du Val du Loir **	4 (partie STPG)	normale
45	C.F.T. de Pithiviers	4	submétrique
50	Train Touristique du Cotentin	9,2	normale
59	Tramways de la Deûle	3	métrique
59	TT de la Vallée de la Scarpe	2,5	submétrique
72	C.F.T. de la Sarthe	17,2	normale
76	Train Touristique Etretat - Pays de Caux	6,2	normale
77	Tacot des Lacs	2,5	submétrique
80	C.F. de la Baie de Somme	26	métrique
80	Petit Train de la Haute Somme	6,5	submétrique
85	C.F. Vendée	22	normale
95	CFT Valmondois	1	métrique
BIRMTG Nord-Est			
21	C.F. Vallée de l'Ouche	6,8	submétrique
25	C.F.T. Pontarlier Vallorbe	6,5	normale
57	C.F.T. Vallée de la Canner	11,4	normale
57	C.F. de l'Abreschviller	6,1	submétrique
68	C.F.T. de la Vallée de la Doller	13,7	normale
71	C.F. du Creusot	9,8	submétrique
89	TPVM (Train à Petite Vitesse de Massangis)	2,5	submétrique
89	Touristique de Puisaye - Forterre	30,6	normale
BIRMTG Massif Central			
12	CFT du Larzac	8	normale
15	CF de la Haute Auvergne (Gentiane Express) **	39	normale
30	Train à vapeur des Cévennes	13,7	normale
42	Petit train de Comelle - Vernay	3,5	submétrique
42/43	C.F. du Haut Forez *	14	normale
43	C.F. du Velay	37	métrique
46	C.F. du Haut Quercy	6,5	normale
48	T.T. Andorge des Cévennes	3	submétrique
63	C.F. Livradois – Forez	83,5	normale
BIRMTG Sud-Ouest			
17	Train des Mouettes	20,5	normale
17	P'tit train de St Trojan	5,8	submétrique
33	C.F.T. de Guitres	13,7	normale
33	Train du Cap Ferret	1,8	submétrique
33	C.F. Pointe de Grave - le Verdon (PGV)	6,5	normale
40	Ecomusée de la Grande Lande	4	normale
47	T.T. de l'Albret **	13	normale
64	Petit Train d'Artouste	9,4	submétrique
81	C.F.T. du Tarn	3,6	submétrique
BIRMTG Sud-Est			
06	Train des Pignes	20	métrique
07	Viaduc 07	13,9	normale
07	C.F. Vivarais	12	métrique
13	Train des Alpilles	10	normale
38	C.F. du Haut-Rhône	4	submétrique
69	C.F. d'Anse	2,5	submétrique
83	C.F. Centre Var **	22	normale
Outre-mer (STRMTG)			
971	C.F.T. du Pays de la Canne	15	métrique

3 - Tableaux de synthèse des événements notables

3.1 - Définitions utilisées

3.1.1 - Événements notables

Tout événement affectant la sécurité publique l'exploitation du système de transport est considéré comme un événement notable dès lors qu'il entre dans l'une des catégories décrites ci-après.

Les événements notables sont classés en fonction de leur niveau de gravité au sens de la norme EN 50126. La gravité est évaluée en fonction du nombre de victimes, pertes humaines ou blessures graves, ainsi que du degré de dommages au système.

Pour les réseaux des chemins de fer touristiques, 4 catégories de gravité ont été établies : événement majeur, accident grave, accident peu grave, accident marginal ou incident matériel.

3.1.1.a - Catégorie 1 : événement majeur

Accident catastrophique dont le nombre de victimes (morts ou blessés) est important, assorti de destructions matérielles très fortes et nécessitant une évacuation collective dans des proportions importantes ou des conditions difficiles.

Ce type d'événement est exceptionnel et nécessite des moyens de secours conséquents et engendre des répercussions médiatiques notables.

3.1.1.b - Catégorie 2 : accident grave

Accident ayant fait au moins un blessé grave ou un mort. Les moyens de secours sont mobilisés à cette occasion. Les répercussions médiatiques sont à l'échelle locale.

3.1.1.c - Catégorie 3 : accident peu grave

Tout autre sinistre causant des dommages corporels légers (un ou plusieurs blessés légers) et pouvant affecter momentanément le fonctionnement du système. Les services de secours peuvent néanmoins être appelés à intervenir.

3.1.1.d - Catégorie 4 : Accident marginal ou incident matériel

Accidents sans dommages corporels, pouvant être matériellement important mais qui aurait pu avoir des conséquences plus graves sur les personnes, heureusement ou fortuitement évitées. L'intervention des services de secours n'a lieu qu'en cas d'immobilisation du train dans une zone rendant l'évacuation difficile.

3.1.2 - Victimes

3.1.2.a - Mort

Toute personne décédée sur le coup ou dans les trente jours, sauf suicide.

3.1.2.b - Blessé grave

Toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de vingt-quatre heures, sauf tentative de suicide.

3.1.2.c - Blessé léger

Toute personne non indemne qui n'est pas un blessé grave, sauf tentative de suicide.

3.2 - Les événements majeurs et accidents graves

Le tableau ci-dessous regroupe les événements majeurs et les accidents graves pour les années 2011, 2010, 2009, dont la nature représente la cause ou conséquence ayant entraîné le décès ou les blessures des voyageurs.

Nature de l'événement	Nombre		
	2011	2010	2009
Collision entre rames	-	-	-
Collision obstacle fixe	-	-	-
Collision avec un tiers	-		1
Déraillement	-	1	-
Chute	-	-	-
Panique	-	-	-
Incendie/explosion	-	-	-
Électrocution/électrisation	-	-	-
Entraînement	-	-	-
Totaux :	0	1	1

Nature de l'événement	Victimes		
	2011	2010	2009
Collision entre rames	-	-	-
Collision obstacle fixe	-	-	
Collision avec un tiers	-	-	1 M
Déraillement	-	1 BG ; 4 BL	
Chute	-	-	
Panique	-	-	
Incendie/explosion	-	-	
Électrocution/électrisation	-	-	
Entraînement	-	-	
Totaux :	0	5	1

M= Mort

BG= Blessé Grave

BL= Blessé Léger

3.3 - Les autres événements notables

Le tableau ci-dessous regroupe les accidents peu graves et les accidents marginaux ou incidents matériels pour les années 2011, 2010 et 2009. Ils peuvent constituer des indicateurs du niveau de sécurité du système, notamment lorsqu'ils auraient pu mettre en péril la sécurité des usagers.

Nature de l'événement	2011		2010		2009	
	Nb	BL	Nb	BL	Nb	BL
Départ de feu	-	-	-	-	-	-
Évènement extérieur (chute de blocs, ...)	-	-	1	0	1	0
Affaissement de la voie	-	-	-	-	-	-
Inondation de la voie	-	-	-	-	-	-
Collision entre rames	-	-	1	0	-	-
Collision obstacle fixe	-	-	0	0	1	0
Collision avec un tiers au PN	-	-	0	0	2	0
Collision avec un tiers hors PN	1	0	-	-	-	-
Déraillement	3	0	4	7	5	0
Dysfonctionnement sécuritaire du matériel roulant	-	-	-	-	-	-
Autre événement : forçage de passage à niveau SAL activé	-	-	2	0	-	-
Totaux :	4	0	8	7	9	0

Nb=Nombre

BL= Blessé Léger

4 - Méthodologie de recueil des données

Les données disponibles sont issues du recueil des événements notables des Chemins de Fer Touristiques établi par les bureaux de contrôle du STRMTG, des fiches de déclaration d'accident/incidents ou de messages électroniques ou verbaux transmis par les exploitants aux préfets ou aux bureaux de contrôle ou directement au siège du STRMTG.

Pour mémoire, les modalités de déclaration d'événement et une fiche type sont incluses dans le référentiel technique relatif à la sécurité de l'exploitation des chemins de fer touristiques (RTCFT) et les bureaux de contrôle du STRMTG interrogent les exploitants lors des visites de contrôle de l'exploitation.

Il apparaît cependant que l'information des services de contrôle n'est pas systématique, en particulier lorsqu'il s'agit d'événements de faible importance.

5 - Analyse des données 2011

Après une année 2010 particulièrement mauvaise, le bilan de l'année 2011 est beaucoup plus conforme à l'accidentologie habituelle des CFT. On peut notamment se réjouir de l'absence d'événement majeur ou de victime.

Il convient de rappeler que le retour d'expérience tiré des événements graves survenus en 2010, avait conduit, en accord avec les exploitants, à renforcer des recommandations du RTCFT, dont une nouvelle version a été publiée par le STRMTG le 29 août 2011.

➤ Nombre et répartition des événements

Très peu d'événements notables de faible importance ont été remontés au STRMTG par les exploitants. Les événements les plus fréquents sont les déraillements, avec trois occurrences. Aucun n'a fait de victimes.

Deux d'entre eux sont des bi-voies survenus à faible vitesse. Même si ce genre d'événement ne présente a priori pas un risque important, une similarité entre les systèmes de commande des aiguilles incriminées montre que cet incident peut être générique. Des mesures spécifiques d'exploitation (verrouillage de levier d'aiguille ou personnel à pied d'œuvre) ont été préconisées par le STRMTG auprès des exploitants.

Le troisième déraillement est dû à une rupture de fixation d'un palier d'essieu sur du matériel roulant. Pour autant, il ne remet pas en cause la sécurité du CFT concerné, au vu de sa configuration très particulière.

Le dernier événement concerne une collision avec un véhicule stationné le long de la voie ferrée dans le gabarit du train. Le train transportait environ 70 personnes.

➤ **Modification du Référentiel CFT du STRMTG**

Cette mise à jour porte sur les chapitres « 1-Matériel roulant », « 2-Infrastructures » et « 6-Exploitation ».

Ces modifications concernent :

- pour le matériel roulant, le renforcement de la prévention du risque d'incendie et des risques de chutes et l'adéquation du matériel roulant par rapport à l'infrastructure notamment pour les réseaux à voies étroites ;
- pour les infrastructures, essentiellement un renforcement des dispositions relatives aux tunnels ;
- pour l'exploitation, la prise en compte directe du facteur humain dans le retour d'expérience des accidents de la saison 2010, avec entre autres :
 - le renforcement des dispositions relatives à la sensibilisation du personnel aux situations dangereuses et à la prévention des risques liés aux spécificités du réseau ;
 - la modification des dispositions relatives à la formation, l'habilitation et l'aptitude du personnel de sécurité ;
 - les mesures supplémentaires pour l'organisation du service ;
 - les nouvelles mesures relatives à l'information et à la surveillance du public avant le départ et pendant la marche du train (mieux prévenir le comportement à risque des passagers) ;
 - l'actualisation et la clarification des dispositions déclaratives en matière d'accident.

Étant donné la date de publication du RTCFT, la prise en compte de ses mesures par les exploitants devait encore s'étaler sur l'année 2012.

6 - Conclusion

L'année 2011 s'écarte de la série noire pour l'année 2010. Pour autant, la réaction de l'administration, de la fédération UNECTO et des exploitants, n'est sans doute pas étrangère à ces résultats qui sont très encourageant. Il conviendra de confirmer cette tendance, en 2012, avec la mise en place des nouvelles mesures du RTCFT et l'avancement de l'étude sécurité sur les PN SAL des CFT afin de franchir un palier au niveau de l'amélioration de la sécurité des CFT.

Actions programmées en 2012 pour l'amélioration de la sécurité :

- Le STRMTG accompagne les exploitants dans la mise en place des nouvelles recommandations du RTCFT au cours de l'année 2012 ;
- Le STRMTG poursuit l'étude nationale sur la sécurité routière et ferroviaires des passages à niveau équipé de signalisation automatique lumineuse en CFT engagée depuis 2010.



**Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
STRMTG**



1461 rue de la piscine
Domaine Universitaire
38400 Saint Martin d'Hères

Tél. : 04-76-63-78-78
Fax : 04-76-42-39-33

www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr