

RAPPORTS

MEDDE – DGITM

*Service Technique des
Remontées
Mécaniques et des
Transports Guidés*

(STRMTG)

Décembre 2013

Rapport annuel sur les événements notables d'exploitation des Chemins de Fer Touristiques (CFT) survenus en 2012



Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>



Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0.1	02/12/13	Version 1
0.2	16/12/13	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

Table des matières

INTRODUCTION.....	4
LE PARC DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES EN SERVICE.....	4
TABLEAUX DE SYNTHÈSE DES ÉVÉNEMENTS NOTABLES.....	7
Définitions utilisées.....	7
Événements notables.....	7
Catégorie 1 : événement majeur.....	7
Catégorie 2 : accident grave.....	7
Catégorie 3 : accident peu grave.....	7
Catégorie 4 : Accident marginal ou incident matériel.....	7
Victimes.....	8
Mort.....	8
Blessé grave.....	8
Blessé léger.....	8
Les événements majeurs et accidents graves.....	9
Les autres événements notables.....	10
Récapitulatif des victimes lors des événements notables en CFT.....	11
MÉTHODOLOGIE DE RECUEIL DES DONNÉES.....	11
ANALYSE DES DONNÉES 2012.....	12
CONCLUSION.....	13

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 2012 avec récapitulation des événements depuis 2009.

Le parc des chemins de fer touristiques en service

53 réseaux étaient en service en 2012 entrant dans le champ du décret STPG :

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

(*) CFT contrôlés pour la première fois en 2012, notamment ceux situés sur ligne RFN neutralisée :

(**) Le CFT du Rhin circule sur une voie de port fluvial donc hors champ de contrôle du STRMTG. Cependant, dans le cadre d'une réflexion pluriannuelle sur l'avenir de la voie, menée par l'exploitant et la collectivité territoriale propriétaire de l'infrastructure, le STRMTG a été associé à titre consultatif.

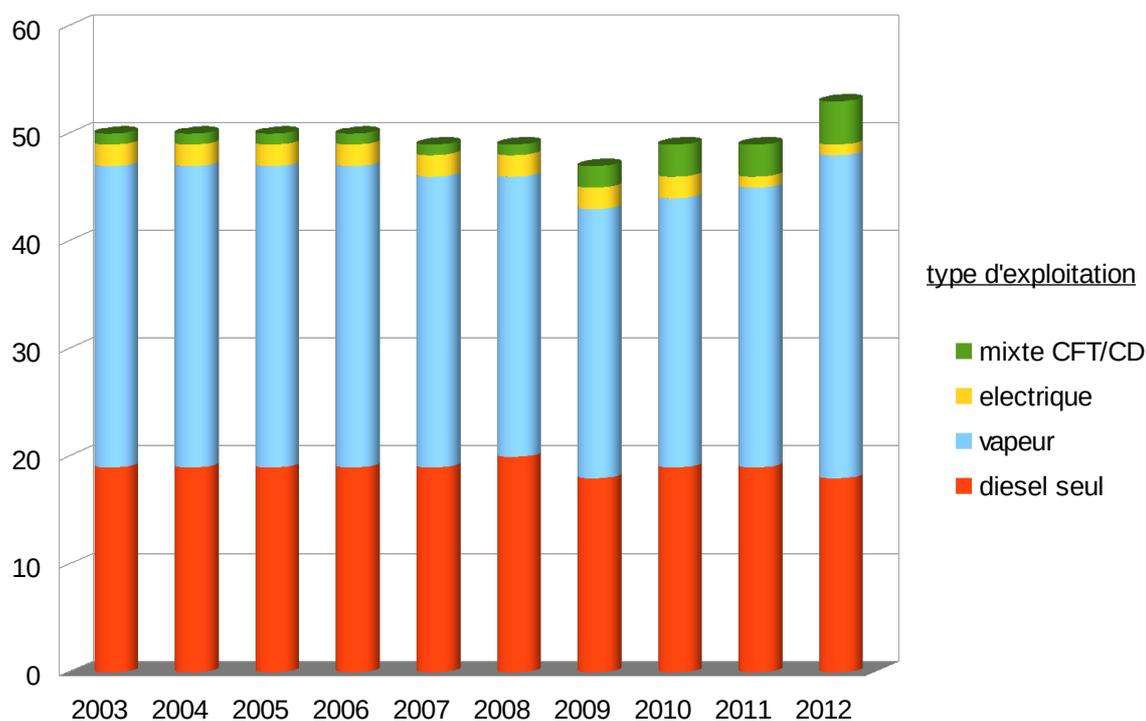
(***) Certains de ces réseaux exploitent à la fois des trains touristiques et des cyclo-draisines. Seuls les événements attachés à l'exploitation du train sont rapportés.

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

Dépt	Nom du réseau	Longueur (km)	Écartement voie
Bureau Nord-Ouest			
2	C.F.T Vermandois*	22	normale
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
75	P.T. Parc d'acclimatation *	4	submétrique
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
Bureau Nord-Est			
21	C.F. Vallée de l'Ouche	6,8	submétrique
25	C.F.T. Pontarlier Vallorbe	6,5	normale
54	CFT Saulne-Fond de Gras	0,8 (partie française)	submétrique
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
68	C.F.T. du Rhin **	13	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
Bureau 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
Bureau 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

Dépt	Nom du réseau	Longueur (km)	Écartement voie
Bureau 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 (Siège)			
971	C.F.T. du Pays de la Canne	15	métrique

Ci-dessous, le récapitulatif de l'évolution du nombre de réseaux de CFT contrôlés par le STRMTG depuis 2003 avec le type d'exploitation rencontrée.



Evolution du nombre de CFT contrôlés par le STRMTG

Tableaux de synthèse des événements notables

Définitions utilisées

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.

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.

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.

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.

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.

Victimes

Mort

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

Blessé grave

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

Blessé léger

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

Nota : les exploitants n'ont pas toujours la faculté d'identifier la gravité des victimes. On s'appuiera ici sur leur état présumé.

Les événements majeurs et accidents graves

Le tableau ci-dessous regroupe les événements majeurs et les accidents graves pour les années 2012, 2011, 2010, 2009, dont la nature représente la cause ou conséquence ayant entraîné le décès ou les blessures des voyageurs.

Nature événements	Nombre d'événements et victimes							
	2012		2011		2010		2009	
	Evt	victimes	Evt	victimes	Evt	victimes	Evt	victimes
Collision entre rames	-	-	-	-	-	-	-	-
Collision obstacle fixe	-	-	-	-	-	-	-	-
Collision avec un tiers	-	-	-	-	-	-	1	1 M
Déraillement	-	-	-	-	1	1 BG 4 BL	-	-
Chute	-	-	-	-	-	-	-	-
Panique	-	-	-	-	-	-	-	-
Incendie/explosion	-	-	-	-	-	-	-	-
Électrocution/ électrisation	-	-	-	-	-	-	-	-
Entraînement	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaux :	0	0	0	0	1	5	1	1

Evt = événements

M= Mort

BG= Blessé Grave

BL= Blessé Léger

Les autres événements notables

Le tableau ci-dessous regroupe les accidents peu graves et les accidents marginaux ou incidents matériels pour les années 2012, 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 événements	Nombre d'événements et victimes							
	2012		2011		2010		2009	
	Nb	BL	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	1	0
Collision obstacle fixe	-	-	-	-	0	0	0	0
Collision avec un tiers au PN	1	0	-	-	0	0	0	0
Collision avec un tiers hors PN	-	-	1	0	-	-	-	-
Déraillement	2	2	3	0	4	7	4	7
Dysfonctionnement sécuritaire du matériel roulant	-	-	-	-	-	-	-	-
Autre événement : forçage de passage à niveau SAL activé	1	0	-	-	2	0	2	0
Totaux :	4	2	4	0	8	7	8	7

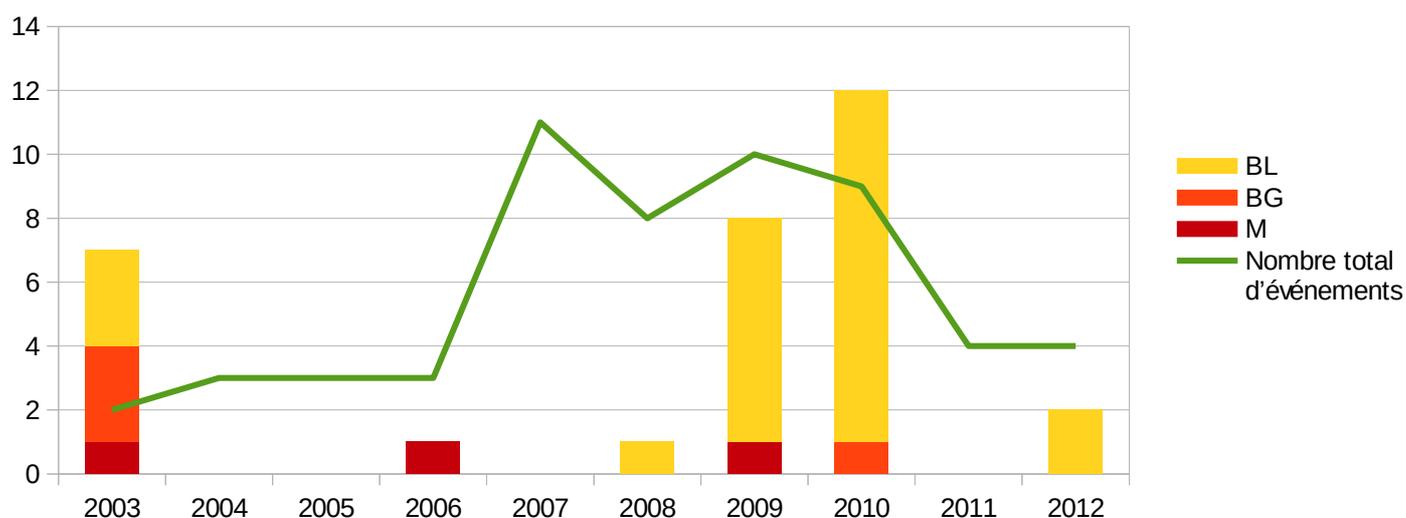
Nb=Nombre

BL= Blessé Léger

Récapitulatif des victimes lors des événements notables en CFT

Ci-dessous le récapitulatif de l'évolution du nombre de victimes et des événements notables, en CFT, déclarés au STRMTG par les exploitants depuis 2003.

Evolution du nombre d'événements et de victimes en CFT



On ne constate pas de corrélation évidente entre le nombre de victimes et celui des événements.

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.

Analyse des données 2012

➤ Observations d'ordre général

L'année 2012 confirme la tendance 2011 d'une accidentologie faible.

La nouvelle version du RTCFT, publiée par le STRMTG le 29 août 2011 et la mobilisation des exploitants suite aux événements graves survenus en 2010, semblent porter leurs fruits.

Très peu d'événements notables, même de faible importance, ont été remontés au STRMTG par les exploitants malgré l'action récurrente du STRMTG sur ce sujet. Il semble cependant que ceci est dû à une réalité du terrain. En effet, chaque événement déclaré est systématiquement présent sur les canaux d'informations « grand public » et notamment internet. Régulièrement, ces informations sont présentes dans les médias avant même que l'exploitant n'informe le STRMTG, puisque, pour rappel, les événements de faible importance sont souvent déclarés annuellement. Hors, il n'y a pas de trace d'événements non-déclarés au STRMTG en 2012 par les exploitants, à notre connaissance, sur les différents supports d'information. On peut donc estimer que les remontés des exploitants sont fiables en ce qui concerne les « quasi-accidents ».

➤ Nombre et répartition des événements

Pour les événements déclarés, on compte deux déraillements dont l'un a fait deux blessés légers, un bris de barrière et une collision à un passage à niveau. Ceux-ci sont exposés ci-dessous :

Le déraillement à l'origine des deux blessés légers est dû à un acte de malveillance. Une pierre a été déposée sur la voie. Elle est venue se figer sous le train lorsqu'il a roulé dessus, entraînant l'arrêt brutal du convoi. La particularité de ce réseau est d'exploiter avec du matériel en modèle réduit, ce qui explique en grande partie les conséquences d'un acte qui peut paraître anodin sur tout autre réseau.

Le second déraillement est dû à un bi-voie. Pour autant, il n'est pas possible de rapprocher cet événement des bi-voies des années précédentes. Ni les mesures d'exploitation, ni le matériel ne sont mis en cause. Il semble aussi qu'un acte de malveillance soit à l'origine de l'incident.

Le bris de barrière est le fait d'un camion qui a franchi le passage à niveau fermé. Par chance, le train n'était encore qu'à l'approche à faible vitesse et il n'y a pas eu de collision. La conformité du passage à niveau n'est pas en cause.

Le dernier événement concerne une collision à un passage à niveau entre une voiture et un train. Le bilan aurait pu être bien plus lourd pour un choc à seulement, 20km/h, au vu de l'état de la voiture, laissant les trois passagers indemnes. Le véhicule routier était conduit par un riverain qui a enfreint la signalisation de type croix de St André avec stop. Le régime et l'équipement du PN ne sont pas en cause.

Ces événements rappellent que les passages à niveaux constituent une zone accidentogène non négligeable même à faible vitesse. Pour mémoire, le STRMTG a mené une étude nationale sur la sécurité des passages à niveau automatiques en CFT de 2010 à 2013.

Conclusion

L'année 2012, confirme la tendance 2011. L'effort de rigueur dans l'organisation de l'exploitation, entrepris par la fédération UNECTO et les exploitants et soutenu par le STRMTG, en réaction à la gravité de la situation de l'année 2010 semble avoir produit l'effet escompté. L'année 2013 devrait confirmer cette tendance.

La prochaine étape concernant l'amélioration du niveau de sécurité passe par la prise en compte des recommandations qui découleront de l'étude de sécurité sur les passages à niveau à signalisation automatique lumineuse des CFT.

Actions programmées en 2013 pour l'amélioration de la sécurité :

- Le STRMTG vérifiera que les exploitants ont mis en place les nouvelles recommandations du RTCFT au cours de l'année 2013 ;
- 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 avec la clôture des diagnostics routiers.



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

1461 rue de la piscine
Domaine Universitaire
38400 Saint Martin d'Hères
Tél. : 04 76 63 78 78
Fax : 04 76 42 39 33

