

Rapport annuel sur les événements d'exploitation des Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) 2007



Date: 20 janvier 2009

Affaire suivie par

Jean-Michel PASSELAIGUE
Tél. 04.76.63.78. 75, fax 04.76.42.39.33
Mél. Jean-michel.passelaigue@developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

| | |
|---|----------|
| 1. INTRODUCTION..... | 3 |
| 2. LES RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER SECONDAIRES EN SERVICE..... | 3 |
| 2.1. LE CHEMIN DE FER DE PROVENCE..... | 3 |
| 2.2. LE CHEMIN DE FER DE LA CORSE..... | 3 |
| 3. TABLEAUX DE SYNTHÈSE DES ÉVÈNEMENTS NOTABLES..... | 3 |
| 3.1. DÉFINITIONS..... | 3 |
| 3.1.1. <i>Évènements notables</i> | 3 |
| 3.1.2. <i>Victimes</i> | 4 |
| 3.2. LES ÉVÈNEMENTS MAJEURS ET ACCIDENTS GRAVES..... | 5 |
| 3.3. LES AUTRES ÉVÈNEMENTS NOTABLES..... | 6 |
| 4. MÉTHODOLOGIE DE RECUEIL DES DONNÉES..... | 6 |
| 5. ANALYSE DES DONNÉES 2007..... | 6 |
| 5.1. NOMBRE ET RÉPARTITION DES ÉVÈNEMENTS..... | 6 |
| 5.2. NOMBRE DE VICTIMES :..... | 7 |
| 6. CONCLUSION..... | 7 |

1. Introduction

Le présent rapport a pour objet de présenter la synthèse des données sur les événements notables d'exploitation des chemins de fer secondaires hors réseau ferré national, c'est à dire pour le Chemin de Fer de la Corse et les Chemins de Fer de Provence, d'après les informations sur les incidents et accidents fournies par leur exploitant pour l'année 2007.

2. Les réseaux de chemins de fer secondaires en service

On compte 2 réseaux de chemins de fer secondaires (hors Réseau Ferré National) en service.

2.1. Les Chemins de fer de Provence

- AOT : Région PACA – Direction des Transports et des Grands Équipements
- Exploitant : Chemins de Fer de Provence – CFSF (Veolia Transport)
- Mode exploitation : délégation de service public
- Écartement : voie métrique
- Type de voie : voie unique
- Longueur totale : 151 km
- Trafic voyageurs/an : 468 000 (2007)
- 50 gares ou haltes

2.2. Le Chemin de fer de la Corse

- AOT : Collectivité Territoriale de Corse – Direction générale des services techniques
- Exploitant : Chemin de Fer de la Corse – CFC (SNCF)
- Mode exploitation : délégation de service public
- Écartement : voie métrique
- Type de voie : voie unique
- Longueur totale : 232 km
- Trafic voyageurs/an : 825 000 (2007)
- 35 gares ou haltes

3. Tableaux de synthèse des événements notables

3.1. Définitions

3.1.1. Évènements notables

Tous les événements liés à la sécurité de l'exploitation du système de transport considérés comme 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 destruction du système.

Pour les réseaux des chemins de fer secondaires hors RFN, 4 catégories de gravité ont été établies : événement majeur, événement grave, accident marginal d'origine système et quasi-accident.

3.1.1.1. Catégorie 1 : Évènement majeur

Il s'agit d'un événement causant plusieurs morts et/ou plusieurs blessés graves et/ou des dommages matériels très importants. Ce type d'évènement présente un caractère exceptionnel. Il entraîne en général un arrêt prolongé de l'exploitation.

Ces événements exceptionnels nécessitent des moyens de secours conséquents et peuvent avoir des répercussions médiatiques notables.

3.1.1.2. Catégorie 2 : Évènement grave

Évènement causant 1 mort et/ou un blessé grave et/ou plusieurs blessés légers et/ou des dommages matériels significatifs. Cet évènement est rare et peut nécessiter, selon les cas, le déclenchement du PIS.

Il est caractérisé par une interruption momentanée de l'exploitation.

3.1.1.3. Catégorie 3 : Accident marginal d'origine système

Évènement pouvant causer des blessures légères, imputable à un dysfonctionnement du système, tant au niveau technique (ex : défaillances d'un équipement,...) qu'opérationnel (ex : erreur humaine...).

3.1.1.4. Catégorie 4 : Quasi-accident

Évènement qui aurait pu conduire à un accident majeur ou grave, heureusement ou fortuitement évités.

3.1.2. Victimes**3.1.2.1. Mort**

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

3.1.2.2. Blessé grave

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

3.1.2.3. Blessé léger

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

3.2. Les évènements majeurs et accidents graves

Le tableau ci-dessous regroupe les évènements majeurs et graves, dont la nature représente la cause ou conséquence ayant entraîné le décès ou les blessures des voyageurs.

| Nature de l'évènement | Nombre | Victimes | Dont blessés légers | Dont blessés graves | Dont morts |
|-------------------------|----------|-----------|---------------------|---------------------|------------|
| Collision entre rames | 1 | 29 | 24 | 5 | - |
| Collision obstacle fixe | 1 | - | | | |
| Collision avec un tiers | 2 | 2 | | 2 | - |
| Déraillement | - | - | | | |
| Chute | - | - | | | |
| Incendie/explosion | - | - | | | |
| Entraînement/écrasement | - | - | | | |
| Autres évènements | - | - | | | |
| Totaux : | 5 | 31 | 24 | 7 | - |

Sur l'année 2007, le fait remarquable est un évènement grave de type « collision entre rames » par nez à nez, survenu le 21 novembre sur le Chemins de Fer de la Corse, en pleine ligne occasionnant un nombre important de victimes et des dégâts matériels importants. L'enquête du BEATT a confirmé la thèse de l'erreur humaine : non observance d'un arrêt pour croisement dans une gare non gardée.

3.3. Les autres événements notables

Le tableau ci-dessous regroupe les accidents marginaux d'origine système et les quasi-accidents. Ils peuvent avoir eu des conséquences médiatiques et 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 | Nombre |
|---|-----------|
| Rupture de rail | - |
| Collision entre rames | - |
| Collision obstacle fixe | - |
| Collision avec un tiers au PN | - |
| Collision avec un tiers hors PN | - |
| Collision avec un animal | 1 |
| Déraillement | 3 |
| Départ de feu | 3 |
| Évènements extérieurs (chutes de blocs, ...) | 6 |
| Affaissement de la voie | 4 |
| Inondation de la voie | - |
| Dysfonctionnement sécuritaire du matériel roulant | - |
| Mise en défaut des sécurités système | - |
| Autres événements | - |
| Totaux : | 17 |

Ces événements ont tous été déclarés sans dommages corporels.

4. Méthodologie de recueil des données

Les données disponibles sont issues des fiches de déclaration d'accident / incidents ou de messages électroniques transmis par les exploitants directement au STRMTG, ainsi que tableaux de recueil des événements notables des Chemins de Fer Secondaires hors RFN établi par le STRMTG et transmis aux exploitants pour complément d'information.

5. Analyse des données 2007

Il ressort les indications suivantes de la synthèse des événements sur 2007 :

5.1. Répartition et analyse des événements

Un événement majeur est à déplorer : la collision précitée, qui a reproduit plus gravement un événement de même nature qui s'était produit sur le même réseau en 2005.

De ce fait, et même si l'on ne déplore pas le même type d'événement sur les Chemins de Fer de Provence, le risque de collision entre rames sur ce type de réseau à voie unique et à cantonnement téléphonique ne présente plus un caractère exceptionnel.

Ainsi que cela ressort des recommandations du BEATT, pour réduire l'occurrence de ce risque, la solution de l'interdiction de tout croisement ou report de croisement dans des gares non gardées constitue la parade la plus évidente. A plus long terme, l'installation d'une nouvelle signalisation lumineuse à base de cantonnement automatique géré par PC informatique redondé est de mise. Elle est déjà en place sur les deux réseaux depuis fin 2008, sur les portions de ligne les plus fréquentées (zones péri-urbaines de Nice et de Bastia).

La prévention du risque de collision sera l'axe de progrès principal encouragé par le STRMTG, en particulier par la vérification de la mise en œuvre de procédures d'exploitation mieux adaptées, et par l'affirmation du rôle essentiel du responsable sécurité chez les exploitants, en matière de consigne d'exploitation et de formation notamment.

Les autres événements graves se regroupent dans la catégorie collision avec un tiers (accidents individuels aux passages à niveau).

Pour les autres événements notables, on relève plusieurs départs de feu qui touchent les matériels roulants avec voyageurs des deux réseaux, ainsi que des événements d'origine environnementale entraînant la dégradation de la voie, voire le heurt d'obstacle fixe heureusement sans gravité : chutes de blocs, affaissements.

5.2. Nombre de victimes :

Sur ces cinq dernières années, le nombre de victimes reste très faible si l'on excepte celles dues aux collisions entre rames.

6. Conclusion

Le méthodologie de déclaration des événements notables par les exploitants pour l'année 2007 est en nette amélioration par rapport aux années précédentes : plus de transparence, plus de réactivité, même s'il n'a pas toujours paru évident pour les exploitants de faire remonter tous les événements considérés comme notables survenus sur leur réseau.

Afin de faciliter l'exploitation statistique des événements, les besoins du réseau de contrôle sur la capitalisation des événements notables ont été de nouveau exprimés, notamment au moyen d'un modèle de tableau de recensement des événements notables et par la production par le STRMTG d'un guide d'application sur la déclaration des événements notables.

Les axes de progrès sur lesquels le STRMTG s'est engagé sur 2008/2009 concernent les sujets suivants :

- les modalités de gestion des risques environnementaux donnant lieu notamment à des audits portant sur les procédures d'exploitation sur les deux réseaux ;
- renforcement de la sécurité d'exploitation dans les tunnels, en particulier vis à vis du risque incendie qui aboutira à la publication d'un Guide Technique par le STRMTG début 2009.