

## RAPPORTS

MEEDDM

DGITM

Service Technique  
des Remontées  
Mécaniques  
et des Transports  
Guidés

Division Métros  
et chemins de fer  
Locaux

Septembre 2010

# Rapport annuel sur les événements notables d'exploitation des Chemins de Fer Secondaires (hors RFN) 2008

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,  
du Développement durable et de la Mer  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0.1	20 septembre 2010	Version 1
0.2		Version 2

## Affaire suivie par

<b>Emmanuel JUBIN - STRMTG</b>
<i>Tél. : 04.76.63.38.42. / Fax : 04.76.42.39.33.</i>
<i>Courriel : emmanuel.jubin@developpement-durable.gouv.fr</i>

## Rédacteur

---

**Emmanuel JUBIN** - Division Métros et Chemins de fer Locaux

## Relecteur

---

**Jérôme CHARLES** - Division Métros et Chemins de fer Locaux

# SOMMAIRE

<b>1 - INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>2 - LES RÉSEAUX DE CHEMINS DE FER SECONDAIRES EN SERVICE.....</b>	<b>4</b>
<b>3 - TABLEAUX DE SYNTHÈSE DES ÉVÈNEMENTS NOTABLES.....</b>	<b>4</b>
3.1 - Définitions.....	4
3.1.1 -Évènements notables.....	4
3.1.1.a - Évènement majeur (type 3).....	5
3.1.1.b - Évènement grave (type 2).....	5
3.1.1.c - Incident ou accident marginal d'origine « système » (type 1).....	5
3.1.1.d - Quasi-accident (type 1).....	5
3.1.2 -Victimes.....	5
3.1.2.a - Mort.....	5
3.1.2.b - Blessé grave.....	6
3.1.2.c - Blessé léger.....	6
3.2 - Les évènements de type 2 et 3.....	6
3.3 - Les autres évènements notables.....	6
<b>4 - ANALYSE DES DONNÉES 2008.....</b>	<b>7</b>
4.1 - Répartition et analyse des évènements.....	7
4.2 - Nombre de victimes.....	8
<b>5 - CONCLUSION.....</b>	<b>8</b>

## 1 - Introduction

Le présent rapport a pour objet de présenter la synthèse des événements notables d'exploitation des chemins de fer secondaires (hors réseau ferré national) pour l'année 2008, d'après les données fournies par les exploitants et selon la méthodologie de recueil suivante.

Les données disponibles sont issues des fiches de déclaration d'accident / incidents, des rapports annuels de la sécurité de l'exploitation ou des messages électroniques transmis par les exploitants directement au STRMTG.

## 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.

	<b>Les Chemins de Fer de Provence</b>	<b>Le Chemin de Fer de la Corse</b>
AOT	Région PACA Direction des transports et des Grands Equipements	Collectivité Territoriale de Corse Direction générale des services techniques
Exploitant	Chemins de Fer de Provence CFSF (Veolia Transport)	Chemin de Fer de la Corse CFC (SNCF)
Mode exploitation	Délégation de service public	
Ecartement	Voie métrique	
Type de voie	Voie unique	
Matériel roulant	Autorails thermiques	
Longueur totale	151 km	232 km
Trafic voyageurs / an (2008)	469 936	828 860
Gares et haltes	20 gares et 48 haltes	16 gares et 60 haltes

## 3 - Tableaux de synthèse des événements notables

### 3.1 - Définitions

#### 3.1.1 - Évènements notables

Le STRMTG a publié en février 2010 en concertation avec les exploitants de ces réseaux, un guide d'application sur la déclaration des événements notables survenus en exploitation. Ce guide précise les modalités d'application de l'article 39 du décret n°2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés. Il propose une définition des « événements notables » liés à la sécurité et définit des principes de classification. Cette classification a été suivie pour établir le présent rapport.

Sont donc considérés comme événements notables les faits suivants déterminés selon leur niveau de gravité et leur(s) origine(s) supposées ou avérées :

- Évènements majeurs,
- Évènements graves,
- Accidents marginaux d'origine « système ».
- Quasi-accidents.

Les événements liés à la sécurité survenus en exploitation sont classés selon leur niveau de gravité et leur origine supposée ou avérée et par type, au sens de l'article 1 de l'arrêté du 23 décembre 2003 relatif au plan d'intervention et de sécurité. La gravité de l'évènement est évaluée en regard du nombre de victimes, de la gravité des blessures et/ou de l'importance des dommages matériels.

#### **3.1.1.a - Évènement majeur (type 3)**

Il s'agit d'un événement causant plusieurs morts et/ou plusieurs blessés graves et/ou des dommages matériels très importants.

Il nécessite le déclenchement du PIS et la mise en œuvre d'importants moyens de secours extérieurs.

Il entraîne en général un arrêt prolongé de l'exploitation et a, en outre, des répercussions médiatiques notables.

#### **3.1.1.b - Évènement grave (type 2)**

Il s'agit d'un événement causant 1 mort et/ou un blessé grave et/ou plusieurs blessés légers et/ou des dommages matériels significatifs.

Cet événement peut nécessiter le déclenchement du PIS.

Il entraîne en général une interruption momentanée de l'exploitation.

#### **3.1.1.c - Incident ou accident marginal d'origine « système » (type 1)**

Il s'agit d'un événement 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...). Le PIS peut éventuellement être activé.

#### **3.1.1.d - Quasi-accident (type 1)**

Il s'agit d'un événement qui aurait pu conduire à des dommages conséquents, suite à la perte de toutes les barrières de sécurité, mais heureusement ou fortuitement évité. Le PIS n'est pas activé.

### **3.1.2 - Victimes**

Les définitions sont celles issues du règlement européen relatif aux statistiques des transports par chemin de fer (n° 1192/2003 du 3 juillet 2003) :

#### **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, hors tentative de suicide.

**3.1.2.c - Blessé léger**

Toute personne non indemne n'entrant pas dans la catégorie « blessé grave », hors tentative de suicide.

**3.2 - Les évènements de type 2 et 3**

Le tableau ci-dessous regroupe les évènements majeurs et graves de l'année 2008:

Nature de l'évènement	Nombre	Victimes	Dont blessés légers	Dont blessés graves	Dont morts
Incendie / explosion	1	2	2	-	-
Déraillement	-	-			
Panique	-	-			
Collision	-	-			
Risques extérieurs	-	-			
Chute/heurt de personne	-	-			
Autres évènements	-	-			
<b>Totaux</b>	<b>1</b>	<b>2</b>			

Sur l'année 2008, le fait remarquable est l'incendie de l'autorail X 351 des Chemins de Fer de Provence survenu le 24 juin 2008 à Mezel (Alpes de Haute-Provence). Le feu a embrasé totalement la motrice causant deux blessés légers et une destruction quasi totale de l'autorail. L'enquête du BEATT a montré que ce sinistre était très probablement d'origine électrique lié à un court-circuit dans la nappe de câbles électriques de puissance cheminant dans une partie difficilement entre le dessous de la caisse et l'armoire électrique.

**3.3 - Les autres évènements notables de type 1**

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.

<b>Nature de l'événement</b>	<b>Nombre</b>	<b>Blessés légers</b>
Départ de feu	<b>4</b>	<b>0</b>
Rupture de rail	<b>1</b>	<b>0</b>
Déraillement consécutif d'une survitesse	<b>2</b>	<b>0</b>
Situation de collision à un PN ou dans l'emprise de la voie	<b>3</b>	<b>0</b>
Heurt d'obstacle fixe d'origine naturelle (blocs rocheux, glissement de terrain, arbre tombé sur la voie)	<b>5</b>	<b>0</b>
Effondrement, affaissement de la voie, éboulement ou inondation provoquant l'interruption des circulations mais sans impact direct sur un train	<b>10</b>	<b>0</b>
Heurt d'animal entraînant des dommages au train	<b>4</b>	<b>0</b>
Accidents voyageurs	<b>2</b>	<b>3</b>
Autres événements	<b>-</b>	<b>0</b>
<b>Totaux</b>	<b>31</b>	<b>3</b>

Ces événements ont tous été déclarés sans dommages corporels sauf les accidents voyageurs. Ils ont eu lieu sur le réseau des Chemins de Fer de Corse et ont provoqué pour l'un, un blessé léger lors d'une chute d'un train et pour l'autre, 2 blessés légers lors d'un jet de pierres sur un train (acte volontaire).

## **4 - Analyse des données 2008**

Il ressort les indications suivantes de la synthèse des événements sur 2008 :

### **4.1 - Répartition et analyse des événements**

Pour l'année 2008, 32 événements ont été recensés contre 22 pour l'année 2007. Cette augmentation de 45% s'explique par l'importance des phénomènes naturels au cours de l'année 2008 généralement causés par les intempéries. En effet, les 15 événements de 2008 (contre 10 en 2007) concernent des éboulements, inondations, glissements de terrain et chutes de blocs.

Pour les autres événements notables, 4 départs de feu ont touché le matériel roulant avec des voyageurs sur l'ensemble des deux réseaux.

Un seul événement majeur est à déplorer : l'incendie précité, qui a fait l'objet de recommandations du BEATT toutes prises en compte.

Pour réduire l'occurrence du risque incendie, les recommandations ont porté sur :

- le matériel roulant en préconisant les mises aux normes du câblage électrique lors de la reconstruction de la rame et lors des opérations de grande révision générale des autorails SY,
- le fonctionnement de la radio sol-train en la rendant autonome,
- les procédures d'exploitation en rendant systématique l'appel des secours extérieurs en cas d'incendie,
- l'organisation des secours en améliorant la qualité des cartes permettant le repérage des accès des services de secours à la ligne.

Toutes ces recommandations ont été suivies ou sont en cours de réalisation.

La prévention du risque incendie sera l'axe de progrès principal encouragé par le STRMTG avec une attention particulière à la sécurité dans les tunnels.

## 4.2 - Nombre de victimes

L'incendie de l'autorail a causé 2 blessés légers et les accidents voyageurs, 3 blessés légers. Le nombre de victimes reste faible.

Sur la période 2003-2008, ce sont les événements de type collision entre rames qui provoquent un nombre important de victimes.

## 5 - Conclusion

La méthodologie de déclaration des événements notables par les exploitants pour l'année 2008 continue d'être en amélioration par rapport aux années précédentes par anticipation à la publication du guide du STRMTG précité et 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.

Le guide d'application du STRMTG sur la déclaration des événements notables survenus en exploitation peut donc désormais permettre de progresser en ce sens. En effet, il précise, pour différents types d'événements, les modalités de déclaration à l'autorité de contrôle.

Enfin pour prévenir le risque incendie, et notamment dans les tunnels, le STRMTG encouragera la mise en œuvre des dispositions de sécurité concernant les équipements d'infrastructure, le matériel roulant et les procédures d'exploitation comme recommandé dans son guide technique relatif à la sécurité d'exploitation des tunnels des chemins de fer secondaires.

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

**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](http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr)