

Accidentologie des Chemins de Fer Touristiques (hors RFN)

Synthèse des événements 2003-2006

Date : 26 juin 2007

ISO 9001



DNV

SYSTEME QUALITE CERTIFIE



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère de l'Écologie
du Développement
et de l'Aménagement
durables

Affaire suivie par

Nabil HRAICHI – DML
Tél. 04.76.63.78. 64, fax 04.76.42.39.33
Mél. Nabil.hraichi@equipement.gouv.fr

Sommaire

Table des matières

1. INTRODUCTION.....	3
2. LE PARC DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES.....	3
2.1 PARC EN SERVICE.....	3
2.2 TABLEAU DE SYNTHÈSE DES EVENEMENTS.....	4
3. MÉTHODOLOGIE DE RECUEIL DES DONNÉES.....	5
4. SYNTHÈSE DES DONNÉES.....	6
4.1 RÉSULTATS D'ENSEMBLE.....	6
5. 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 touristiques, d'après les informations sur les incidents et accidents fournies par les exploitants de réseau pour les années 2003, 2004, 2005 et 2006.

2. LE PARC DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES

2.1 PARC EN SERVICE

Le détail des 50 réseaux en service en 2006 est récapitulé dans le tableau ci-dessous.

Agglomération/ Département	Nom du réseau	Longueur (km)	Écartement (m)
Nord-Ouest			
27	CF de la Vallée de l'Eure	17,6	normale
35	CFT Mines de la Brutz	0,8	sub-métrique
36	Train Touristique du Bas-Berry	27,6	normale
37	Train Historique de Rillé	1,8	métrique
45	C.F.T. de Pithiviers	4	sub-métrique
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	sub-métrique
72	C.F.T. de la Sarthe	17,2	normale
76	Train Touristique Etretat Pays de Caux	6,2	normale
77	Tacot des Laes	2,5	sub-métrique
80	C.F. Baie de Somme	26	métrique
80	Petit Train de la Haute Somme	6,5	sub-métrique
85	C.F. Vendée	22	normale
95	CFT Valmondois	1	métrique
Nord-Est			
21	C.F. Vallée de l'Ouche	6,8	sub-métrique
25	C.F.T. Pontarlier Vallorbe	6,5	normale
52	C.F.T. de Blaise et Der	39,5	normale
54	Association des Musées et Tourisme Ferroviaires	0,8 (partie française)	sub métrique
57	C.F.T. Vallée de la Canner	11,4	normale
57	C.F. de l'Abreschviller	6,1	Sub métrique
68	C.F.T. de la Vallée de la Doller	13,7	normale
68	C.F.T. du Rhin	13	normale
68	Ecomusée d'Alsace.	1,5	normale
71	C.F. du Creusot	9,8	Sub métrique
89	TPVM (Train à Petite Vitesse de Massangis)	2,5	Sub métrique
89	Touristique de Puisaye - Forterre	30,6	normale
Centre			
30	Train à vapeur des Cévennes CITEV	13,7	normale
42	Petit train de Vernay	3,5	sub-métrique
42/43	C.F. du Haut Forez	14	normale
43/07	C.F. du Velay	37	métrique
46	CF du Haut Quercy	6,5	normale
43/63	CF Livradois – Forez	83,5	normale
Sud-Ouest			
17	Train des Mouettes	20,5	normale
17	P'tit train de St Trojan	5,8	sub-métrique

33	C.F.T. de Guitres	13,7	normale
33	Train du Cap Ferret	1,8	sub-métrique
33	C.F. Pointe de Grave - le Verdon (PGV)	6,5	normale
40	Ecomusée de la Grande Lande	4	normale
64	Petit Train d'Artouste	9,4	sub-métrique
81	C.F.T. du Tarn	3,6	sub-métrique
Sud-Est			
06	Train des Pignes	20	métrique
07	C.F. Vivarais	33	métrique
07	Viaduc 07	13,9	normale
13	Train des Alpilles	10	normale
13	CFT du Val de Provence	6,7	normale
38	C.F. de La Mure	30	métrique
38	C.F. du Haut-Rhône	4	sub-métrique
69	C.F.d'Anse	2,5	sub-métrique
Outre-mer			
971	Chemin de fer Touristique du Pays de la Canne	75,5	métrique
Total			

2.2 TABLEAU DE SYNTHÈSE DES EVENEMENTS

<i>Date</i>	<i>Nature de l'évènement</i>	<i>Conséquences corporelles et matérielles</i>	<i>Description sommaire</i>
27/04/03	Collision entre trains	1 mort 2 blessés graves 3 blessés légers	Collision frontale entre un autorail léger et une loco vapeur trains suite à une mauvaise consigne en circulation de service
Juillet 2003	Chute de personne	1 blessé grave	Chute d'un agent du train d'un autorail en circulation public portière ouverte ; le train passe sur ses membres
08/06/04	Collision avec un tiers	Aucun blessé VL détruit Bielles locos endommagées	Heurt sans gravité d'un V.L. à un PN sans barrière ; visibilité bonne ; conducteur automobile en état d'ivresse importante
08/08/04	Déraillement	Aucun blessé Dommages minimes	Suite à un acte de malveillance, un tramway circulant à faible vitesse a déraillé en chevauchant une tresse de continuité du circuit de voie qui a été démontée et volontairement placée sur le rail
Automne 2004	Collision avec un tiers	Aucun blessé Dégats matériels	Une draine de service a heurté à très faible vitesse une auto dont le conducteur s'est engagé imprudemment à un PN sans barrières ; le tampon de la draine a pénétré l'habitacle du véhicule
Juin 2005	Autre événement affaissement	Aucun blessé Affaissement de la berge	Au passage d'un tramway sur la berge le long d'un secteur en chantier, un affaissement de la chaussée support de la voie se produit sur plusieurs mètres

<i>Date</i>	<i>Nature de l'évènement</i>	<i>Conséquences corporelles et matérielles</i>	<i>Description sommaire</i>
02/07/05	Collision avec un tiers	Aucun blessé	Un train régulier tracté par une locomotive de type 040 T, heurte une camionnette à un PN sans barrières après que le conducteur du véhicule routier se soit imprudemment engagé.
Août 2005	Pathologie MR	Aucun blessé	Blocage d'un essieu après rupture de roulement sur une remorque voyageur actionnement immédiat du FU par le personnel du train.
Avril 2006	Déraillement	Aucun blessé Dégâts mineurs à la voie	Un train spécial voyageurs, composé d'un locotracteur et de 4 voitures avec 115 personnes aborde déraile (2 essieux de la machine seulement) en courbe à la vitesse de 20 km/h. Cause probable : affaissement de la plate forme gorgée d'eau.
12/07/06	Autre événement (coulée de boue)	Aucun blessé Dégâts mineurs aux ouvrages	Par suite d'un orage violent, une coulée de boue débordant d'un cours d'eau envahit pendant la nuit la voie et un tunnel noyant l'infrastructure sous une épaisse couche de boue. Pas de circulation de train à ce moment là.
01/08/06	Chute de personne	1 mort	Le chef de train d'une rame de 10 voitures avec passagers chute sur la voie en empruntant une intercirculation alors que des passagers distraient son attention par des questions posées.. Pas défaut particulier identifié sur la voie

3. MÉTHODOLOGIE DE RECUEIL DES DONNÉES

Certains exploitants de CFT n'ont pas le réflexe de faire remonter au réseau de contrôle les accidents/incidents survenus sur leur réseau.

Les données disponibles sont issues des fiches de déclaration d'accident/ incidents ou de messages électroniques ou verbaux transmis par les exploitants aux BIRMTG ou directement au STRMTG, bien qu'une fiche type de déclaration soit incluses dans le référentiel technique des CFT.

Certains réseaux déclarent la totalité des événements, d'autres seulement les événements susceptibles de donner lieu à un recours auprès de leur assureur.

4. SYNTHÈSE DES DONNÉES

4.1 RÉSULTATS D'ENSEMBLE

Le nombre d'événements traités est de 11 se répartissant comme suit selon la liste établie des événements redoutés :

Événements				
Type	Nombre			
	2003	2004	2005	2006
Collision entre rames	1			
Collision obstacle fixe				
Collision avec un tiers		2	1	
Déraillement		1		1
Chute	1			1
Panique				
Incendie/explosion				
Électrocution/électrisation				
Entraînement				
Départ de feu				
Évacuation en tunnel				
Dysfonctionnement système				
Pathologie matériel roulant			1	
Vandalisme/malveillance				
Suicides				
Autres événements			1	1
Totaux :	2	3	3	3

Victimes	Nombre			
	2003	2004	2005	2006
Morts	1			1
Blessés graves	3			
Blessés légers (*)	3			

(*) : il est possible que certains dommages corporels légers n'aient pas été déclarés.

5. CONCLUSION

Suite à la synthèse des événements sur ces quatre années, et bien que les données soient insuffisantes pour procéder à une analyse réellement pertinente de l'évolution de l'accidentologie, il ressort les indications suivantes :

➤ Nombre et répartition des événements

La plupart des événements se regroupent dans la catégorie collision avec un tiers (heurt avec des véhicules aux PN) et chute de personne, deux axes de progrès sur lesquels le STRMTG s'est concentré.

➤ Nombre de victimes :

Sur ces quatre dernières années, le nombre de victimes reste somme toute assez faible.

➤ Ce qui reste à améliorer pour l'avenir :

- Déclaration spontanée de tous les accidents/incidents.
- Relation de confiance entre l'exploitant et le réseau de contrôle

Lors des visites de contrôle effectuées en 2007, les bureaux de contrôle poseront des questions aux exploitants sur les événements notables survenus. Pour cela un climat de confiance doit s'instaurer entre les exploitants et les BIRMTG, en expliquant que la sécurité progresse par la transparence et la traçabilité et que la sanction n'est pas la réponse de base de l'administration.