

## 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 Touristiques (hors RFN) 2009

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	25 mars 2010	Version 1

## Affaire suivie par

<b>Nicolas MIENVILLE - STRMTG</b>
<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

<b>1 - INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>2 - LE PARC DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES EN SERVICE.....</b>	<b>4</b>
<b>3 - TABLEAUX DE SYNTHÈSE DES ÉVÉNEMENTS NOTABLES.....</b>	<b>5</b>
3.1 - Définitions utilisées.....	5
3.1.1 - Évènements notables.....	5
3.1.1.a - Catégorie 1 : événement majeur.....	5
3.1.1.b - Catégorie 2 : accident grave.....	5
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.....	6
3.1.2.a - Mort.....	6
3.1.2.b - Blessé grave.....	6
3.1.2.c - Blessé léger.....	6
3.2 - Les évènements majeurs et accidents graves.....	6
3.3 - Les autres évènements notables.....	7
<b>4 - MÉTHODOLOGIE DE RECUEIL DES DONNÉES.....</b>	<b>8</b>
<b>5 - ANALYSE DES DONNÉES 2008.....</b>	<b>8</b>
<b>6 - CONCLUSION.....</b>	<b>8</b>

## **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 aux Bureaux Interdépartementaux des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés (BIRMTG) par les exploitants de réseau pour l'année 2008.

## **2 - Le parc des chemins de fer touristiques en service**

47 réseaux en service en 2009 :

(voir tableau page suivante)

Dépt	Nom du réseau	Longueur (km)	Écartement (m)
<b>BIRMTG Nord-Ouest</b>			
27	C.F. de la Vallée de l'Eure	17,6	normale
35	C.F.T. 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
49	C.F Mine Bleue	1	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 Lacs	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
<b>BIRMTG Nord-Est</b>			
21	C.F. Vallée de l'Ouche	6,8	sub-métrique
25	C.F.T. Pontarlier Vallorbe	6,5	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
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
<b>BIRMTG Massif Central</b>			
12	CFT du Larzac	8	normale
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	C.F. du Haut Quercy	6,5	normale
43/63	C.F. Livradois – Forez	83,5	normale
<b>BIRMTG Sud-Ouest</b>			
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
<b>BIRMTG Sud-Est</b>			
06	Train des Pignes	20	métrique
07	Viaduc 07	13,9	normale
13	Train des Alpilles	10	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
<b>Outre-mer (STRMTG)</b>			
971	C.F.T. du Pays de la Canne	75,5	métrique

## 3 - Tableaux de synthèse des événements notables

### 3.1 - Définitions utilisées

#### 3.1.1 - Évènements 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 destruction du système.

Pour les réseaux des chemins de fer touristiques, 4 catégories de gravité ont été établies : Évènement 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'évènement 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 évènements majeurs et accidents graves**

Le tableau ci-dessous regroupe les évènements majeurs et les accidents 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 graves	Dont morts
Collision entre rames	-	-		
Collision obstacle fixe	-	-		
Collision avec un tiers	1	1		1
Déraillement	-	-		
Chute	-	-		
Panique	-	-		
Incendie/explosion	-	-		
Électrocution/électrisation	-	-		
Entraînement	-	-		
<b>Totaux :</b>	1	1	0	1

Pour l'année 2008, il n'y a pas eu d'évènements graves recensés par les services de contrôle.

**3.3 - Les autres évènements notables**

Le tableau ci-dessous regroupe les accidents peu graves et les accidents marginaux ou incidents matériels. 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	Nombre	Blessés légers*
Départ de feu	-	-
Évènement extérieur (chutes de blocs, ...)	1	0
Affaissement de la voie	-	-
Inondation de la voie	-	-
Collision entre rames	-	-
Collision obstacle fixe	1	0
Collision avec un tiers au PN	2	0
Collision avec un tiers hors PN	-	-
Déraillement	5	0
Dysfonctionnement sécuritaire du matériel roulant	-	-
Autres évènements : forçages de passage à niveau SAL activés	-	-
Totaux	10	0

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

## 4 - Méthodologie de recueil des données

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

Pour mémoire, une fiche type de déclaration est incluse dans le référentiel technique des CFT et les BIRMTG interrogent les exploitants lors des visites de contrôle de l'exploitation.

Malgré cela, 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 2009

Suite à la synthèse des événements sur 2009, et bien que les données antérieures (période 2003-2008) 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

En 2009, les événements les plus fréquents sont les déraillements.

Cependant, la majorité d'entre eux, trois sur cinq, se sont produits lors de manœuvre sans voyageurs. Les deux autres sont du à l'état de la voie sur une portion identifiée d'un réseau ou un déraillement avait déjà eu lieu en 2008.

Des mesures correctives avaient été prises avant les incidents par l'exploitant en accord avec le bureau de contrôle et une planification de réfection de la voie établie.

Ceci explique l'absence de victimes sur ces incidents.

Il est à noter que les déraillements en CFT sont en général sans conséquence, vue les faibles vitesses pratiquées.

Concernant les collisions avec un tiers au PN, même si les heurts ont été moins nombreux, le nombre de PN franchis barrières baissées par des véhicules reste fréquent.

Les exploitants rapportent un grand nombre de bris de barrière sans conséquence.

Si les personnels des CFT ont pris la pleine mesure de la dangerosité des PN et font preuve de vigilance aux abords de ceux-ci, il n'en est pas de même pour les usagers de la voirie.

Un acte de malveillance est à l'origine de la collision avec un obstacle fixe, en l'occurrence, une pierre.

L'exploitant a déposé plainte mais là encore, si la collision n'a pu être évitée, la faible vitesse a permis de ne déplorer aucune victime.

La chute d'une pierre sur le train aurait pu avoir des conséquences dramatiques.

Un bloc, de plusieurs kilos, s'est détaché d'une paroi rocheuse et par ricochet, à brisé une fenêtre et un banc, ou heureusement, personne n'était assis.

L'exploitation du réseau concerné a été immédiatement suspendue, en pleine saison touristique par l'exploitant lui-même.

Les démarches de l'exploitant menées conjointement avec le bureau de contrôle, ont permis une reprise d'exploitation après l'expertise et la purge de la paroi.

Enfin, un événement majeur s'est produit cette année avec le décès d'une personne.

Un homme, mal-entendant, a été heurté, en sortie de courbe alors qu'il marchait sur la voie dans le même sens que le train.

Le conducteur n'a pu éviter la collision bien qu'ayant actionné le freinage d'urgence et sifflet à plusieurs reprises pour avertir la personne.

### ➤ Nombre de victimes :

Malgré un décès, l'année 2009 présente un bilan très positif avec des incidents minorés par les mesures de prudence appliquées par les exploitants.

➤ **Axe de progrès :**

Les deux axes de progrès sur lesquels le STRMTG et le réseau de contrôle se sont engagés en 2009 concernent :

- la sécurité des passages à niveau avec le lancement d'une étude PN SAL (Signalisation Automatique Lumineuse) en vue d'élaborer un référentiel technique
- la communication et la collaboration avec les exploitants pour améliorer la sécurité des usagers

## **6 - Conclusion**

Les exploitants de CFT ont pris conscience de l'intérêt de prévenir les bureaux de contrôle en cas d'évènements majeurs.

Par contre, l'ensemble des évènements notables, à fortiori sans victimes, ne sont pas toujours rapportés.

Hors, ceux-ci sont primordiaux en vue d'effectuer un retour d'expérience efficace.

Les actions de sensibilisation des exploitants à la nécessité de déclarer les évènements notables aux services de contrôle doivent être poursuivis.

➤ **Actions prévues en 2010 pour la remontée des évènements notables :**

- Continuer à persuader les exploitants de l'intérêt de la déclaration spontanée de tous les accidents/incidents d'exploitation à l'instar des pratiques généralement instituées dans le domaine des remontées mécaniques.
- Modification du référentiel technique des Chemins de Fer Touristiques pour clarifier et simplifier la gestion des évènements notables.

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)