



STRMTG

SERVICE TECHNIQUE DES REMONTÉES MÉCANIQUES ET DES TRANSPORTS GUIDÉS

Février 2020

Rapport annuel sur le parc, le trafic et les événements d'exploitation des chemins de fer secondaires (hors RFN)

- ***année 2018***
- ***évolution 2009-2018***



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	25/02/20	Version initiale

Affaire suivie par

Alexandre DUSSERRE, Blandine VERNIER, Florent BLANC – DMF
Tél. : 04 76 63 78 78
Courriel : alexandre.dusserre@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs

Florent BLANC – DMF – Chargé d'affaires chemins de fer secondaires

Blandine VERNIER – DMF – Chargée d'affaires chemins de fer secondaires

Relecteur

Alexandre DUSSERRE – DMF – Responsable du Département Métros et systèmes Ferroviaires

SOMMAIRE

1 - INTRODUCTION.....	4
2 - PARC ET TRAFIC DES CHEMINS DE FER SECONDAIRES EN 2018.....	4
2.1 - Les réseaux en service.....	4
2.2 - Le matériel roulant.....	5
2.3 - Evolution de la production.....	5
2.4 - Evolution du trafic de 2009 à 2018.....	6
3 - SYNTHÈSE DES ÉVÉNEMENTS SURVENUS EN 2018.....	6
3.1 - Définitions.....	6
3.2 - Faits notables.....	7
3.3 - Données d'ensemble 2018.....	7
3.4 - Précisions sur des événements particuliers ou précurseurs.....	8
4 - RÉPARTITION ET ANALYSE DES ÉVÉNEMENTS.....	9
4.1 - Prérequis – évolution du décompte à partir de 2017.....	9
4.2 - Nombre total des événements, selon gravité.....	10
4.3 - Répartition des événements par typologie et origine.....	10
4.4 - Nombre de victimes.....	11
4.5 - Aléas naturels et divagations de bestiaux.....	13
5 - INDICATEURS DE SUIVI DES PRÉCURSEURS D'ACCIDENTS.....	14
5.1 - Franchissements intempestifs de signal fermé.....	14
5.2 - Dépassements de vitesse.....	14
6 - CONCLUSION.....	15

1 - Introduction

Le présent rapport a pour objet de présenter la synthèse des événements notables d'exploitation des chemins de fer dits « secondaires », hors réseau ferré national, pour l'année 2018 ainsi que l'évolution sur la période 2009-2018, d'après les données fournies par les exploitants et selon la méthodologie de recueil établie par le STRMTG.

Les données disponibles sont issues des déclarations d'accidents ou incidents, des données complémentaires ou rapports circonstanciés transmis par les exploitants directement au STRMTG, ainsi que des rapports annuels de la sécurité de l'exploitation transmis par les collectivités assurant les missions d'autorité organisatrice du transport.

À noter que suite à la publication du décret STPG 2017-440 du 30 mars 2017, une mise à jour de la trame du rapport annuel a conduit à la constitution d'un groupe de travail en 2017-2018. Les travaux de ce groupe ont permis de préciser les attentes des textes réglementaires et d'arriver à une nouvelle version du guide STRMTG sur le contenu du rapport annuel. Ce guide comporte une annexe spécifique CFS, que les exploitants ont commencé à utiliser en 2018. Aussi la mise à jour des indicateurs ne permet pas d'avoir sur cette première version l'ensemble des données, certains indicateurs ayant pu être mis en place qu'en cours d'année 2018.

Cette version du rapport a permis d'amorcer une nouvelle série de données. Ces dernières s'étofferont d'année en année, mais ne permettent pas toujours de tracer l'évolution directe avec les années précédentes.

2 - Parc et trafic des chemins de fer secondaires en 2018

2.1 - Les réseaux en service

En 2018, on compte deux réseaux de chemins de fer secondaires en dehors du réseau ferré national, entrant dans le champ du décret n° 2017-440 (STPG) : les Chemins de fer de Provence et les Chemins de Fer de la Corse.

	Chemins de fer de Provence	Chemins de Fer de la Corse
Propriété de la ligne	État <i>(concedée à la Région PACA)</i>	Collectivité Territoriale de Corse
AOT	Région PACA <i>Direction des Transports et des Grands Équipements</i>	Collectivité Territoriale de Corse <i>Direction des transports et de la mobilité</i>
Exploitant	RRT PACA <i>Chemins de fer de Provence (CP)</i>	SAEML CFC <i>Chemins de Fer de la Corse (CFC)</i>
Voie/écartement	Voie unique, écartement métrique	
Exploitation	Block automatique simplifié et cantonement téléphonique	
Longueur totale	151 km	232 km
Gares et haltes	23 gares et 28 haltes	26 gares et 39 haltes
Fréquentation	403 900	1 226 100

Tableau 1 : Caractéristiques des réseaux CFS en 2018

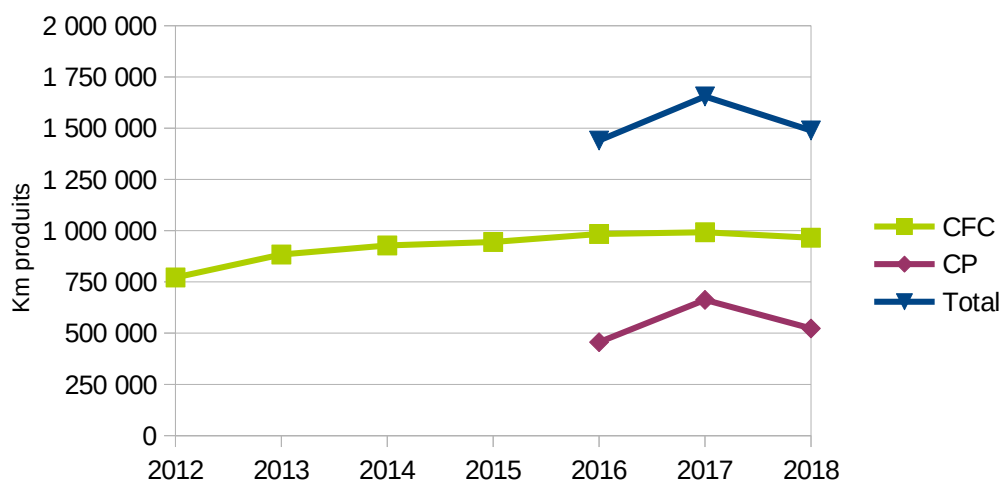
2.2 - Le matériel roulant

Le tableau ci-dessous répertorie le parc de matériel roulant voyageurs en 2018 par typologie, ainsi que l'âge moyen de ces véhicules.

Réseau	Types d'autorails / constructeur	Dont en circulation	Age moyen
Chemins de fer de Provence (CP)	4 autorails bi-caisses AMP / CFD	3	< 10 ans
	1 Rame X351 bi-caisses / Soulé	Hors exploitation	> 30 ans <i>renovée en 2012</i>
	7 autorails mono-caisse SY / CFD (+ 1 remorque XR105)	4	> 40 ans
Chemin de Fer de la Corse (CFC)	12 autorails bi-caisses AMG / CFD	12	< 10 ans
	7 autorails mono-caisse X97050 (+ 6 remorques XR9700 / Soulé)	2 (+ 3 R)	> 25 ans

Tableau 2 : Parc de matériels roulants des CFS en 2018

2.3 - Evolution de la production



Graphique 1 : Evolution annuelle de la production en kilomètres commerciaux

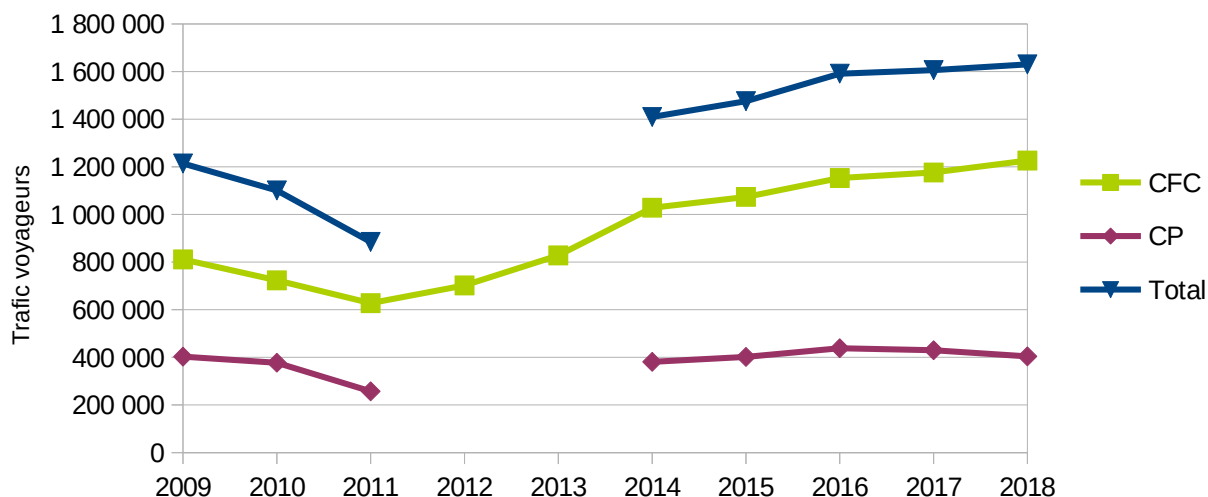
La production kilométrique correspond à l'offre réalisée annuellement en trains commerciaux avec voyageurs (hors substitution autocars) par chaque réseau. Les données sont dorénavant renseignées systématiquement par les exploitants. Pour les années antérieures à 2016, les données des Chemins de fer de Provence ne sont pas représentées, car ne permettent pas de retrancher les kilomètres réalisés en substitution routière.

L'évolution 2017-2018 traduit une baisse de l'offre réalisée en train pour les 2 réseaux Corse et Provence. Elle s'explique par le recours à des périodes d'interception de voie pour la réalisation d'importants travaux de renouvellement des infrastructures :

- Vivario / Ponte Leccia et Ponte Leccia / Calvi (CFC) du 27/10 au 31/12,
- Plan-du-Var / St-André-les-Alpes (CP) du 16/04 au 13/07,
- Annot / Digne (CP) du 10/09 au 16/11,
- Thorame / Digne (CP) du 16/11 au 14/12.

Une substitution routière par autocars a été mise en place pour chacune de ces périodes.

2.4 - Evolution du trafic de 2009 à 2018



Graphique 2 : Evolution annuelle du trafic voyageurs

Le graphique ci-dessus représente l'évolution du trafic entre 2009 et 2018 :

Pour mémoire, sur les Chemins de fer de Provence, suite à un changement du système de billettique, la courbe de fréquentation de la ligne comporte une période non renseignée de 2011 à 2013. La baisse constatée jusqu'à 2011 était liée aux interruptions de circulation dues aux importants travaux de rénovation de la voie entrepris sur plusieurs années. La légère baisse observée en 2018 peut s'expliquer par les trois phases de travaux nécessitant l'interruption de circulation.

Pour le Chemin de Fer de la Corse, la croissance de la fréquentation entamée en 2012 (remise en circulation progressive des matériels AMG) se poursuit. En 2018, le nombre de voyageurs transportés a progressé de 4,25 % par rapport à l'année 2017, malgré les interceptions de voie à l'automne. Pour accompagner le succès des dessertes périurbaines aux heures de pointe, des circulations d'autorails AMG en unité multiple sont mises en place à compter de septembre 2018 autour de Bastia. Elles ont été rendues possibles par l'aménagement des gares et haltes desservies et une mise à jour de la démonstration de sécurité (débouchant sur une nouvelle autorisation préfectorale).

3 - Synthèse des événements survenus en 2018

3.1 - Définitions

Événements d'exploitation intéressant la sécurité

Une typologie partagée des événements a été élaborée par le STRMTG en associant les exploitants de chemins de fer secondaires, notamment dans un souci d'homogénéisation des remontées d'informations. Cette typologie comporte des critères précis de cause et de conséquence sur les événements dont les services de l'État souhaitent observer la nature et l'occurrence.

Cette typologie, ainsi que le processus de gestion des événements, sont explicités dans le guide d'application STRMTG n°1.4 « *Chemins de fer secondaires – Déclaration des événements notables survenus en exploitation* », disponible sur le site internet du STRMTG.

Classification des victimes

Les définitions sont celles issues du guide d'application relatif à la déclaration des événements notables survenus en exploitation sur les chemins de fer secondaires hors RFN, version 1 du 8 février 2010.

Victime¹

Toute personne impliquée non indemne suite à l'événement, avec intervention ou demande d'intervention des services de secours.

Mort ou tué

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, hors tentative de suicide.

Blessé léger

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

3.2 - Faits notables

Deux faits notables sont déclarés pour l'année 2018 : un déraillement et une collision à un passage à niveau.

- Le déraillement résulte d'un bi-voie au niveau d'un aiguillage en entrée de gare (vitesse faible). L'événement n'a donné lieu à aucune victime et les voyageurs ont pu être évacués facilement et acheminés à leur destination finale via un car de substitution. La conduite du conducteur n'est pas remise en cause, l'origine du déraillement est expliquée par des défauts de graissage et de fonctionnement de l'appareil de voie talonnable non renversable.
- Au niveau d'un passage à niveau, un véhicule léger a été percuté à l'arrière par un train, à faible vitesse, provoquant quelques dégâts matériels et sans engendrer de victime. La cause est le comportement de l'automobiliste, celui-ci ayant pris le PN en chicane alors que les barrières étaient fermées.

3.3 - Données d'ensemble 2018

Le tableau 3 ci-dessous regroupe l'ensemble des événements d'exploitation affectant la sécurité des réseaux CFS en 2018 et le nombre de victimes associées.

Il est rappelé que la distinction entre blessés légers et blessés graves n'est pas disponible pour l'ensemble des exploitants, ces derniers n'ayant pas toujours la possibilité de connaître le niveau de gravité des blessures des victimes.

À noter que l'évolution du rapport annuel en 2017 et 2018 a conduit à une modification des informations remontées par les exploitants. Les totaux diffèrent donc par rapport aux années précédentes, rendant la comparaison et la lecture des évolutions délicates.

1 Telle que définie dans le guide d'application relatif au contenu du rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation des transports guidés urbains et chemins de fer secondaires, version 2 du 30 avril 2018.

Type d'événements	Nombre	Blessés	Tués
Départs de feu, incendies, explosions	0	0	0
Déraillements	1	0	0
Panique	0	0	0
Collisions entre trains	0	0	0
Collisions avec un tiers à un passage à niveau	1	0	0
Heurts d'obstacle fixe d'origine système	3	0	0
Heurts d'obstacle fixe d'origine naturelle (blocs rocheux, arbres tombé sur la voie, ...)	9	0	0
Heurts de bestiaux avec dommages	9	0	0
Heurts de personne en gare ou en ligne	0	0	0
Atteinte du système par l'environnement (éboulement, affaissement de la voie, inondation, ...)	30	0	0
Chutes, coincements et entraînements de voyageurs	1	1	0
Électrocutions, électrisations, brûlures	0	0	0
Autres événements	1*	0	0
Total 2018	55	1	0

Tableau 3 : Événements d'exploitations survenus en 2018

* cet autre événement est survenu sur un véhicule de service (locotracteur) et est précisé dans le paragraphe suivant.

3.4 - Précisions sur des événements particuliers ou précurseurs

Le déraillement et la collision avec un véhicule tiers à un passage à niveau ont déjà été détaillés en tant que faits notables au paragraphe 3.2 ci-dessus.

Comme chaque année, des atteintes du système par l'environnement ont eu lieu :

- 19 chutes de blocs rocheux sur l'emprise ferroviaire,
- 17 chutes d'arbres sur les voies provoquées par des intempéries,
- 3 autres cas, correspondant à un affaissement (fontis) et des inondations de la plateforme ferroviaire, ont engendré des dégâts sur le système, sans impact direct sur un train. Les interruptions de trafics dues aux intempéries n'ayant pas entraîné de dégâts ne sont pas pris en compte ici.

Ces événements sont toutefois générateurs de 9 heurts avec le matériel roulant, lorsque la distance d'arrêt du train n'a pas permis d'éviter le choc avec les blocs rocheux ou arbres situés sur les voies.

Une dérive d'un véhicule de service (locotracteur destiné à la maintenance des infrastructures) s'est produite alors que le freinage d'immobilisation du véhicule était appliqué en gare. L'événement a été traité par un acheminement à l'atelier, sans incidence sur les circulations commerciales.

En complément des événements précédemment renseignés, d'autres événements précurseurs, liés au facteur humain, méritent d'être signalés :

- 6 départs de train sur signal carré fermé, avec engagement de la zone d'aiguille. Dans ces cas, la rame est prise en charge par un DAAT (Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains) avant entrée sur la voie unique.
- 1 non-respect des procédures de reprise de gardiennage de PN, conduisant au passage d'un train, barrières du passage à niveau levées, sans agent réglant les circulations routières,
- 7 dépassements de vitesse relevés lors de contrôles par échantillonnage des enregistreurs, ce chiffre n'assure donc pas l'exhaustivité.
- 3 divagations sur les voies, dont la présence d'une entreprise sans autorisation,
- 11 situations pouvant conduire à une collision à un PN (1 raté de fermeture, 5 bris de barrières, 2 stationnements de véhicules engageant le gabarit, 3 dégradations des installations par heurt d'un véhicule),
- 2 engagements de l'emprise ferroviaire par des tiers en section courante (camion renversé et manœuvre d'engin depuis la voirie attenante).

Enfin, deux autres incidents infrastructure contraire à la sécurité peuvent être cités :

- une rupture de rail,
- une rupture d'éclisse.

4 - Répartition et analyse des événements

4.1 - Prérequis – évolution du décompte à partir de 2017

Le recensement des événements a significativement évolué conformément à la nouvelle trame du rapport annuel (guide d'application STRMTG sur le contenu du rapport annuel, version 2 du 30 avril 2018), ce qui entraîne un décompte évidemment différent de celui des années passées. L'évolution du décompte est aussi impactant en 2018, puisque les indicateurs ont été mis en place cette année, mais permettront de mieux homogénéiser les remontées.

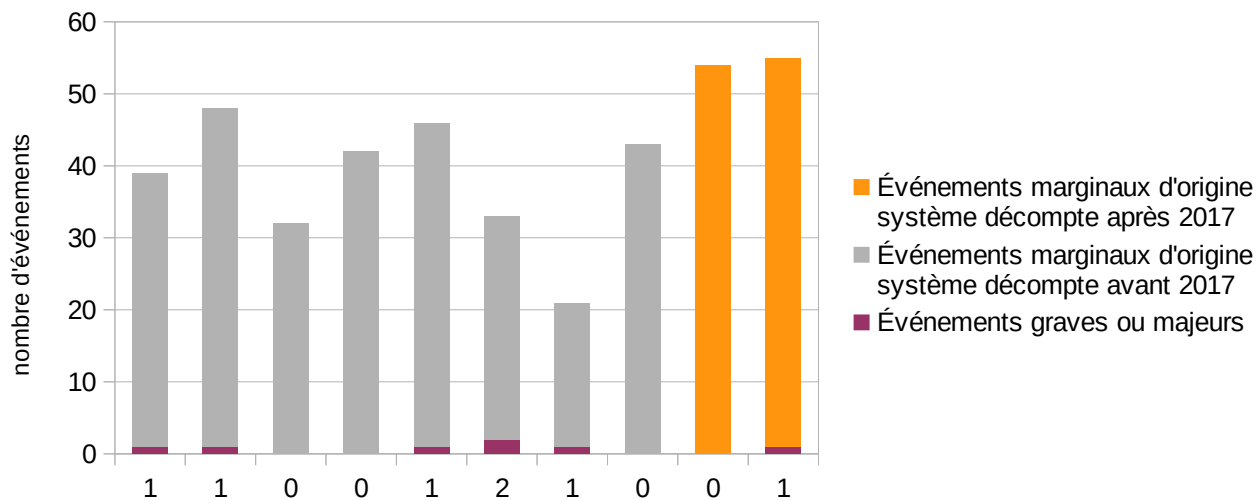
Pour autant, le résultat du décompte des événements graves garde un sens par rapport aux années passées, puisque ces événements sont toujours définis de la même façon.

Par contre, le décompte des événements marginaux d'origine système n'est pas directement comparable avec celui des rapports précédents. Les catégories d'événements ont été modifiées ; par exemple, la nouvelle catégorie « Atteinte au système par l'environnement extérieur » était partiellement couverte en 2016 par 4 anciennes catégories.

Il y a ainsi 55 événements recensés comme « événements marginaux d'origine système » en 2018 sur le parc CFS. La répartition des années précédentes reste cohérente, puisque la majeure partie des événements concerne les événements liés à l'environnement extérieur au système, notamment des heurts d'obstacles d'origine naturelle et des heurts de bestiaux.

4.2 - Nombre total des événements, selon gravité

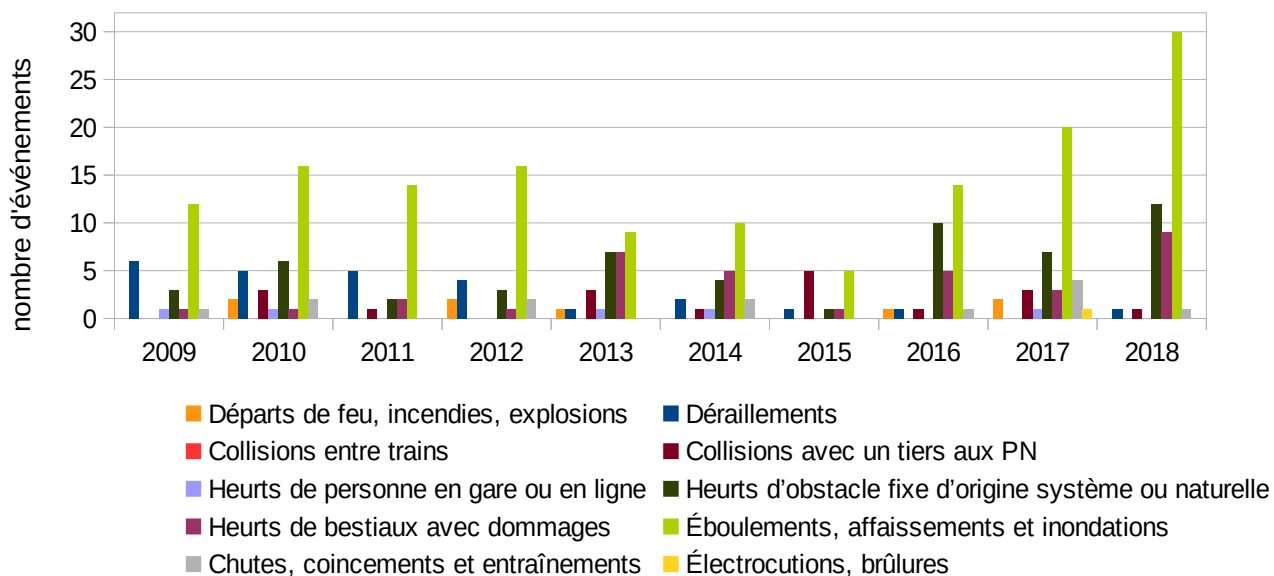
Celui-ci est retracé dans le graphique ci-dessous sur une période de 10 ans, entre 2009 et 2018.



Graphique 3 : Evolution annuelle du nombre d'événements par gravité

Comme indiqué précédemment, les données d'accidentologie des années précédant 2017, si elles sont indiquées, ne sont pas calculées selon les indicateurs actuels. Les chiffres ne sont donc pas directement comparables avec ceux de 2017 et 2018. Le graphique permet toutefois d'affirmer l'absence d'évolution sur les événements graves ou majeurs (*nombre en abscisse sur le graphique*). On note une hausse des événements marginaux d'origine système en 2018, qui s'explique essentiellement par une hausse des événements de type « aléas naturels ».

4.3 - Répartition des événements par typologie et origine



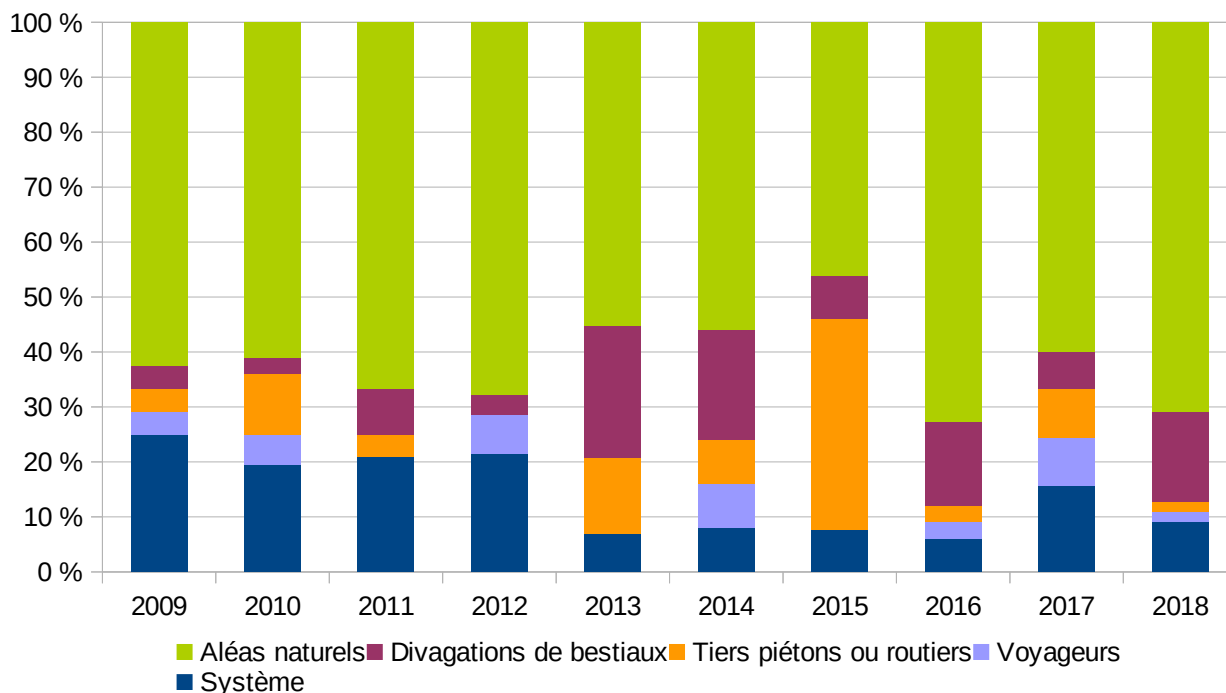
Graphique 4 : Evolution annuelle des événements par typologie

Les chiffres présentés ici sont relativement faibles. Les écarts d'une année sur l'autre peuvent ainsi apparaître comme potentiellement importants. L'analyse statistique doit plutôt raisonner sur les tendances qui ressortent pendant la période d'observation.

Une fois de plus, les événements les plus nombreux se retrouvent sur les catégories liées à l'environnement du système avec les heurts de bestiaux, les heurts d'obstacles d'origine naturelle ou les éboulements, affaissements de voie ou inondations). On note une tendance de fond en hausse des événements en lien avec les « aléas naturels » depuis 2016, à mettre au crédit de l'accentuation des phénomènes météorologiques ces dernières années et à une meilleure précision de remontée des événements.

Les observations et les opérations spécifiques mises en place par les exploitants en cas d'alerte météo permettent toutefois de limiter au maximum la gravité de ces événements.

Répartition des événements par origine :



Graphique 5 : Evolution annuelle de la répartition des événements par origine

Pour l'année 2018, les événements d'origine « système » représentent une part toujours plus faible de l'ensemble des événements, ce qui découle d'une bonne maîtrise des risques par les exploitants. Les événements en lien avec l'environnement, résultant d'aléas naturels et de divagation de bestiaux, constituent plus de 85 % des événements en 2018. Ils sont les plus complexes à maîtriser et les plus aléatoires.

4.4 - Nombre de victimes

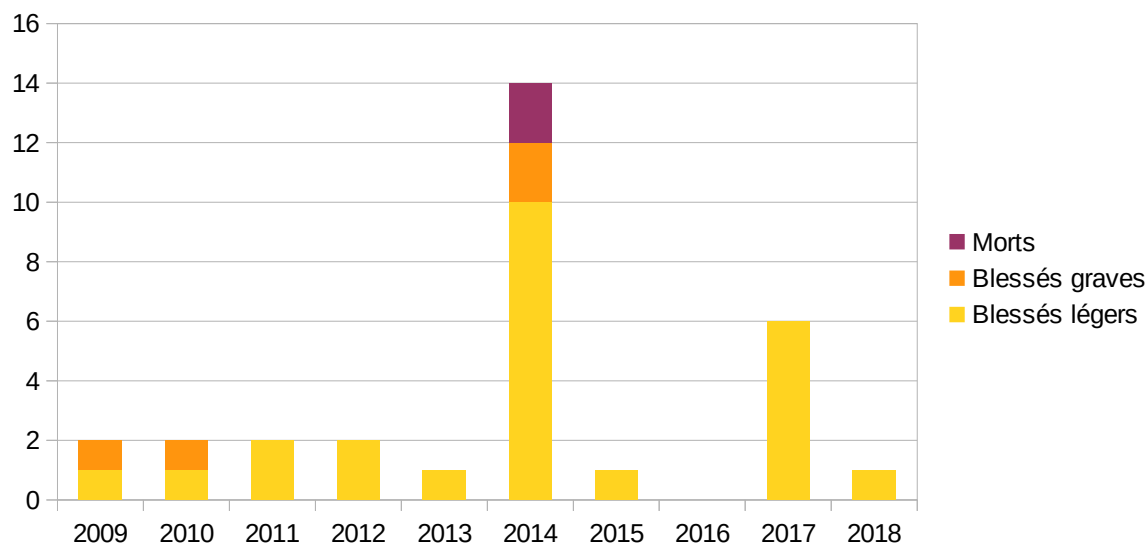
Année 2018

Aucun blessé grave ou tué pour l'année 2018 n'est déclaré, seul un blessé léger a été identifié. Une personne a chuté depuis le quai et a refusé la prise en charge par les secours.

Bien qu'il y ait eu une collision avec un véhicule tiers aux passages à niveau en 2018, celle-ci n'a pas généré de blessé.

Les chiffres du nombre des victimes restent très faibles du point de vue statistique, ce qui rend l'évolution des graphiques difficile à interpréter.

Évolution 2008-2017

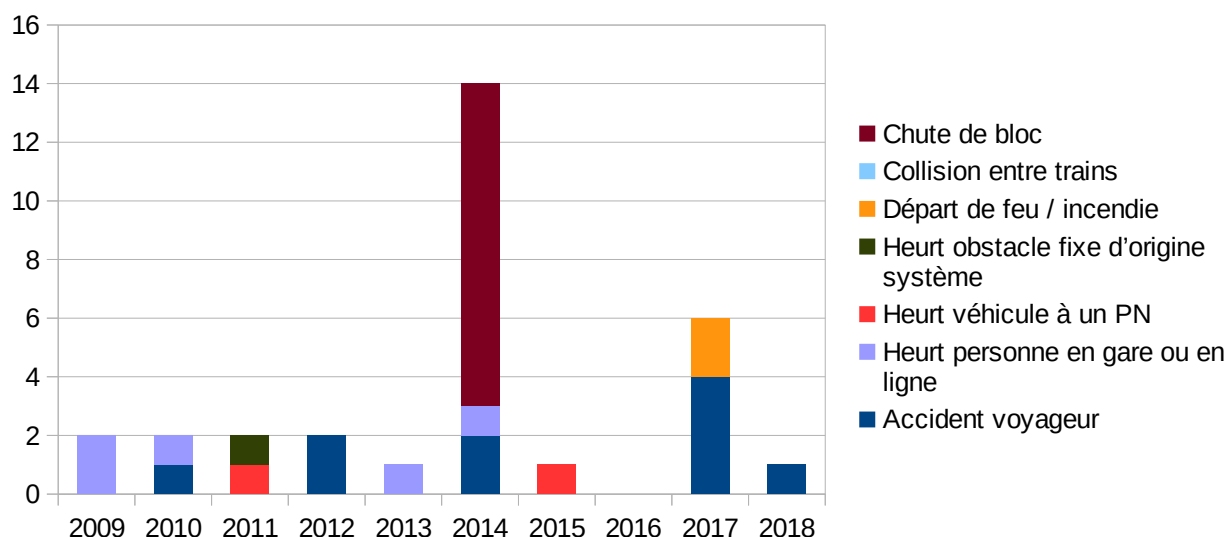


Graphique 6 : Evolution annuelle du nombre de victimes

Le nombre de victimes demeure très faible, avec des gravités faibles également, hormis en 2014 où le déraillement d'un train provoqué par la chute d'un bloc rocheux en Provence, avait généré un certain nombre de victimes dans l'autorail. Seul cet événement particulier a, par ailleurs, entraîné le décès de deux personnes sur les 10 dernières années.

Le nombre de blessés en 2018 revient au niveau moyen des dix dernières années, après une année 2017 où des départs de feu et des incidents voyageurs avaient engendré des victimes légèrement blessées.

Analyse des victimes selon la typologie des événements :



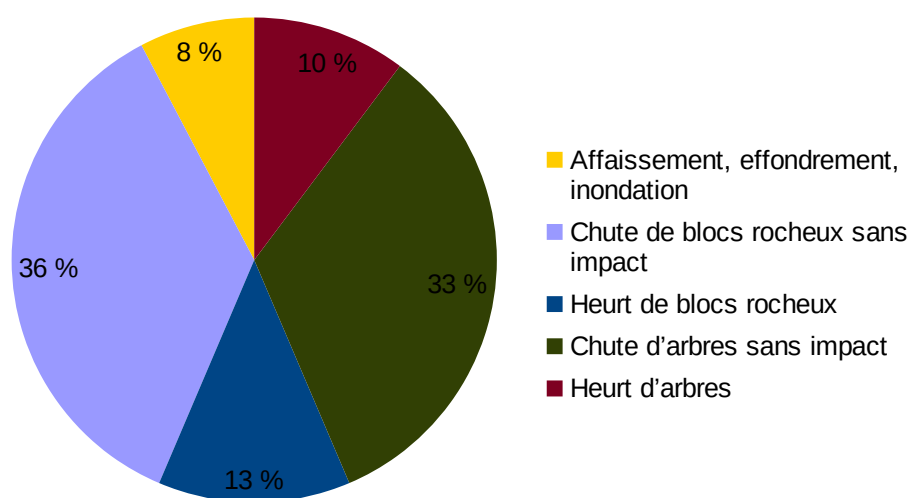
Graphique 7 : Répartition des victimes par typologie d'événements

La seule victime identifiée dans les déclarations, pour l'année 2018, est un incident voyageur. Une personne est tombée depuis le quai, par erreur d'inattention. Celle-ci a refusé l'appel des secours.

4.5 - Aléas naturels et divagations de bestiaux

Une part importante des événements comptabilisés sur les réseaux de chemins de fer secondaires est issue de causes liées à l'environnement externe au système avec les aléas naturels et les divagations de bestiaux, responsables respectivement de 71 % et 16 % des événements déclarés en 2018. Ces proportions évoluent toutes deux à la hausse par rapport à l'année 2017.

Les atteintes du système par l'environnement regroupent les types d'événements suivants : affaissements, effondrements ou inondations de la plateforme ferroviaire, éboulements et chutes de blocs rocheux, chutes d'arbres sur la voie. Pour la majorité de ces événements (77 %), le conducteur a pu arrêter son train avant la situation dangereuse, ce qui a permis de n'avoir aucune conséquence sur le matériel roulant et les personnes transportées. Dans les 23 % restants, où le matériel roulant a heurté un bloc rocheux ou un arbre, seuls des dégâts matériels mineurs sont à déplorer et les voyageurs ont pu être pris en charge sans qu'aucune victime ne soit recensée.



Graphique 8 : Répartition des événements 2018 liés aux aléas naturels

Pour chaque zone à risque identifiée, des mesures de prévention sont mises en œuvre par les exploitants telles que purges et élagages préventifs. La gestion de ces risques naturels par le biais de mesures d'exploitation fait toujours l'objet de réflexions, dorénavant par le biais d'un groupe de travail GT REX suite à l'arrêt de l'étude confiée par le STRMTG au Cerema.

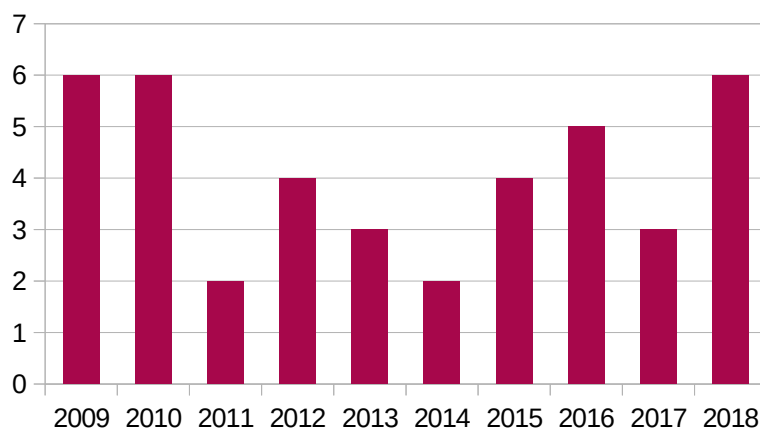
Les divagations de bestiaux (bovins, ovins, porcins et gibiers) sur les voies sont responsables de 9 heurts avec dommage sur un train en 2018 sur les réseaux ferroviaires de Corse et de Provence. Toutefois, aucune victime n'est identifiée pour ces événements parmi les personnes transportées.

Les mesures à mettre en œuvre pour réduire la divagation des bestiaux sont assez délicates, s'agissant pour la plupart de bestiaux sauvages ou errants. Des actions ont été initiées par les exploitants afin d'identifier dans un premier temps les zones à risques, puis de mettre en œuvre des solutions adaptées dans un second temps. Des dispositifs au sol sont par exemple expérimentés pour limiter l'intrusion des bovins en tunnel sur le réseau corse.

5 - Indicateurs de suivi des précurseurs d'accidents

5.1 - Franchissements intempestifs de signal fermé

La catégorie « franchissement de signaux ferroviaires fermés », s'ils ne représentent pas un grand nombre de cas, font toujours l'objet d'un suivi particulier. Leur recensement permet un travail permanent sur les facteurs organisationnels et humains, afin de limiter au mieux les négligences de respect des procédures de départ ou de manœuvre.



Graphique 9 : Evolution du nombre de franchissements intempestifs de signal fermé

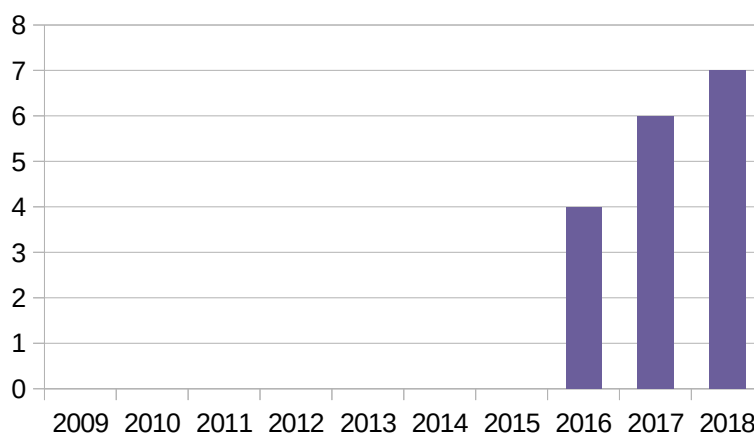
Les 6 cas de l'année 2018 se placent dans la moyenne des 10 dernières années. À chaque occurrence, une enquête approfondie est menée par les responsables sécurité des exploitants, conduisant à des mesures correctives (suspension d'habilitation, reprise de formation, etc.).

Enfin, dans tous les cas recensés, le risque de collision ferroviaire demeure très faible de part la présence de dispositifs d'arrêt automatique des trains (DAAT) notamment.

5.2 - Dépassements de vitesse

Les vitesses pratiquées par les agents de conduite font l'objet de contrôles périodiques par échantillonnage. L'indicateur suivant est représentatif des dépassements de vitesse supérieurs à 10 km/h et ne saurait évidemment être exhaustif.

Cette situation demande une certaine fiabilisation des données remontées par les exploitants, mais confirme le besoin d'action sur les facteurs organisationnels et humains.



Graphique 10 : Evolution du nombre de dépassements de vitesse supérieurs à 10 km/h

6 - Conclusion

Il n'y a pas eu d'évolution significative sur les deux systèmes en 2018 (Matériel ou infrastructure) et la production a suivi les nécessités d'interruption pour travaux importants, entraînant une légère baisse sur le chiffre annuel. Pour autant si la fréquentation sur les chemins de fer de Provence a subi cette baisse de production, celle du réseau corse a encore pu progresser, notamment avec la mise en place des unités multiples en heures de pointe sur le péri-urbain.

L'année 2018 confirme l'orientation de l'année dernière en terme d'accidentologie, avec des conséquences très limitées (1 victime classée « blessé léger »).

Toutefois les répartitions montrent une part toujours croissante des événements liés aux risques et aléas naturels. Si les impacts sur les voyageurs sont très faibles en 2018 en termes de gravité d'événement, cela peut toutefois entraîner des dommages sur les matériels.

Le nombre de franchissement intempestif des signaux fermés est en hausse par rapport à l'année précédente (6), même si celui-ci reste dans les valeurs des 10 dernières années. Enfin le nombre de dépassements de vitesse a augmenté. Le chiffre est évidemment lié au nombre fluctuant de contrôles réalisés par les exploitants.

Ces éléments et ce retour d'expérience nous orientent aujourd'hui sur les réflexions suivantes :

- Suivi des aléas naturels qui constituent toujours le nombre le plus élevé d'événements. Des travaux réguliers sont réalisés et suivis, sur des zones clairement identifiées, et permettent de limiter les impacts sur l'exploitation. Ce thème continue de faire l'objet de réflexions et de partages.
- Les passages à niveau sont aussi une priorité vis-à-vis du traitement de l'interface avec les tiers et reste suivi par le service (prévention du risque de collision, campagnes de modernisation ou d'automatisation, etc.)
- Les facteurs organisationnels et humains ont un impact non négligeable sur la gestion de certains événements. Cela met en avant l'importance des process de suivi des agents qui exercent des tâches de sécurité ;

L'année 2019 apportera pour autant un changement important dans le monde des chemins de fer secondaires contrôlés par le STRMTG. La transposition du 4^e paquet ferroviaire aura lieu en juin 2019 et verra le transfert sous compétence préfectorale de l'ensemble des lignes métriques du réseau ferré national, soit l'arrivée dans le champ de compétence du service de 3 nouvelles lignes (Le Train Jaune, le Blanc-Argent et le Mont-Blanc Express).

Cela sera ainsi l'occasion de construire un réseau de l'ensemble des lignes à voies métriques secondaires et de permettre de partager et d'échanger avec le STRMTG sur des principes communs. Enfin cela permettra d'avoir un rapport annuel plus représentatif statistiquement, apportant une vision sur un ensemble de cinq réseaux.



STRMTG

SERVICE TECHNIQUE DES REMONTÉES MÉCANIQUES ET DES TRANSPORTS GUIDÉS

**Service Technique des Remontés
Mécaniques et des Transports Guidés
STRMTG**

1461 rue de la piscine – Domaine Universitaire
38400 Saint-Martin d'Hères
Tél : +33 (0)4 76 63 78 78
strmtg@developpement-durable.gouv.fr



www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr