



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# Rapport annuel 2021

## Parc - trafic - événements d'exploitation

**Chemins de fer touristiques  
relevant du décret n° 2017-440 (STPG)**



## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1.0	04/01/2023	Version initiale

## Affaire suivie par

Thierry Menuisier - STRMTG
Tél. : 04.76.63.47.60
Courriel : <a href="mailto:thierry.menusier@developpement-durable.fr">thierry.menusier@developpement-durable.fr</a>

RÉDACTEUR	RÉDACTEUR	RELECTEUR	APPROBATEUR
Blandine VERNIER Chargée d'affaires DMF	Thierry MENUISIER Chargé d'affaires DMF	Alexandre DUSSERRE Chef du Département Métros et systèmes Ferroviaires (DMF)	Daniel PFEIFFER Directeur du STRMTG
 Signature numérique de Blandine VERNIER blandine.vernier Date : 2023.01.04 14:25:09 +01'00'	 Signature numérique de Thierry MENUISIER thierry.menusier Date : 2023.01.04 14:21:08 +01'00'		 Date : 2023.01.04 17:02:34 +01'00'

Service Technique des Remontées 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.gov.fr](mailto:strmtg@developpement-durable.gov.fr)

[www.strmtg.developpement-durable.gov.fr](http://www.strmtg.developpement-durable.gov.fr)



# SOMMAIRE

<b>1. LE PARC DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES EN SERVICE.....</b>	<b>4</b>
1.1. Le parc des CFT.....	4
1.2. Fréquentation des CFT :.....	8
<b>2. ÉVÉNEMENTS 2021.....</b>	<b>9</b>
2.1. Définitions utilisées.....	9
2.1.1. Classement des événements.....	9
2.1.2. Victimes.....	9
2.2. Méthodologie de recueil des données.....	9
2.3. Évènements de l'année 2021.....	10
2.3.1. Observations d'ordre général.....	10
2.3.2. Description succincte des événements.....	10
<b>3. L'ACCIDENTOLOGIE DES CFT (2012-2021).....</b>	<b>12</b>
3.1. Evolution des évènements.....	12
3.2. Evolution du nombre d'évènements et de victimes.....	14
3.3. Examen typologique des événements toutes catégories confondues.....	15
3.3.1. Collision PN.....	15
3.3.2. Déraillements.....	15
3.3.3. Aléas naturels.....	16
<b>4. CONCLUSION.....</b>	<b>17</b>

# Introduction

Dans le cadre de sa mission d'assurer la fonction d'observatoire de l'accidentologie des transports guidés, le STRMTG publie chaque année un rapport annuel sur les événements d'exploitation des chemins de fer touristiques.

Ce rapport a ainsi pour objet de présenter la synthèse des données concernant les événements d'exploitation survenus en 2021 sur les chemins de fer touristiques (CFT) relevant du titre V du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés, dit « STPG ».

Les chemins de fer à crémaillère, les musées ferroviaires, les chemins de fer touristiques contrôlés par l'EPSF et les cyclo-draisines ne sont donc pas pris en compte dans ce rapport.

Il présente :

- dans un premier temps, le parc de chemins de fer touristiques,
- dans un second temps les événements d'exploitation de l'année 2021,
- enfin, une analyse des événements sur les dix dernières années.

Ce rapport annuel est établi à partir des informations remontées par les exploitants aux bureaux de contrôle du STRMTG et des informations issues des rapports annuels des exploitants.

# 1. Le parc des chemins de fer touristiques en service

## 1.1. Le parc des CFT

En 2021, le parc de chemins de fer touristiques est constitué de 59 réseaux répartis sur tous le territoire français.

Parmi ceux-ci, 13 réseaux exercent également une activité de cyclo-draisines. À noter que ce chiffre est en constante progression (9 en 2020).

Le parc est constitué de réseaux très variés, tant sur leurs caractéristiques techniques (différents écartements de voie, longueur de ligne, mode de traction, etc.) que sur leur mode d'exploitation.

### Les chemins de fer touristiques (CFT) en service en 2021

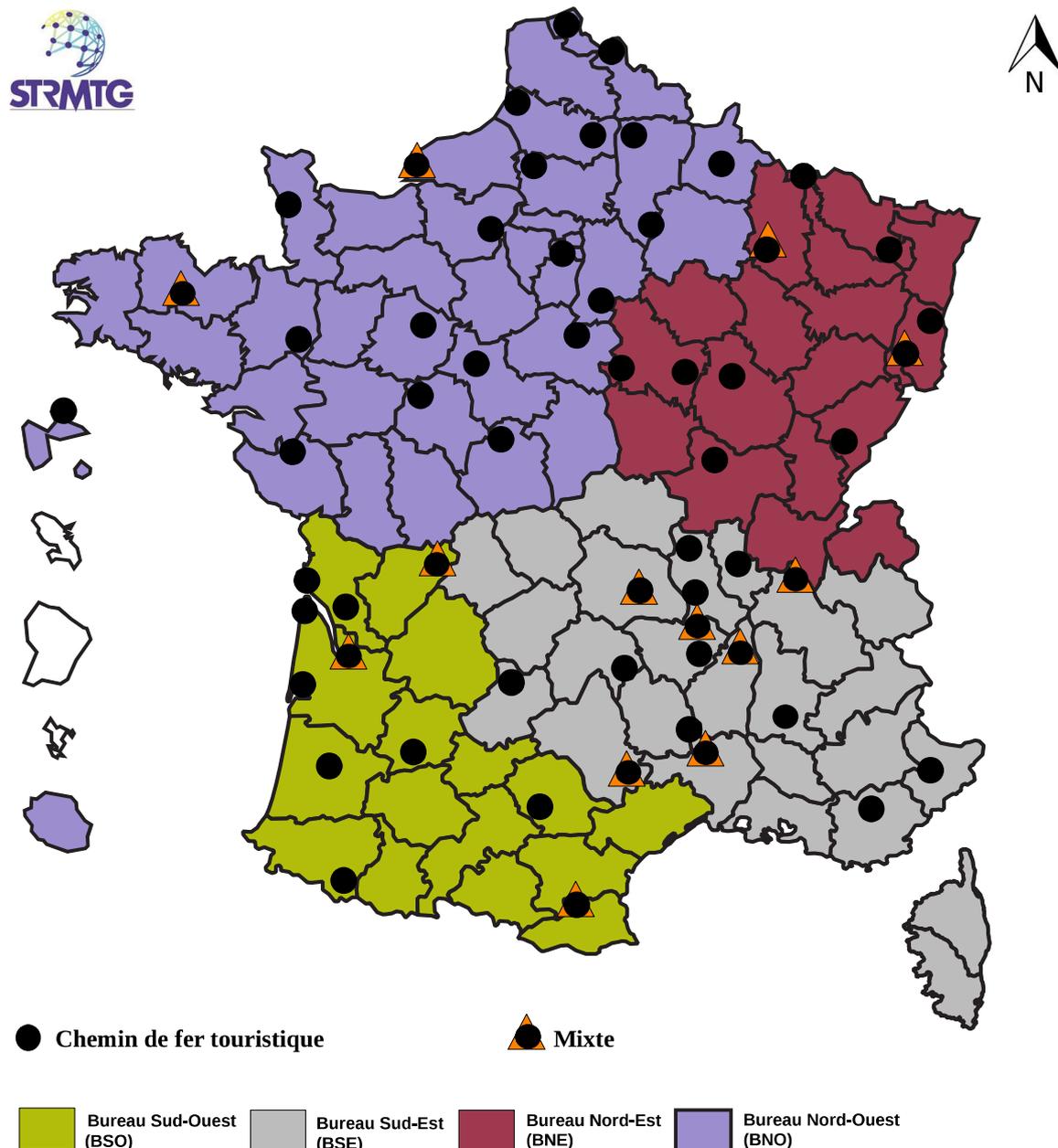


Figure 1: Carte de France des réseaux de chemins de fer touristiques

Sur les dix dernières années (2012-2021), le nombre de réseaux de CFT contrôlés par le STRMTG a légèrement augmenté. En 2021, deux réseaux ont été mis en service, l'un avec pose de voie ferrée, et l'autre réseau a repris l'exploitation après une fermeture de plus de 10 ans. Par ailleurs, un réseau est rentré dans le champ de compétence du STRMTG.

A noter qu'un réseau a arrêté son exploitation suite à des problèmes liés à l'infrastructure.

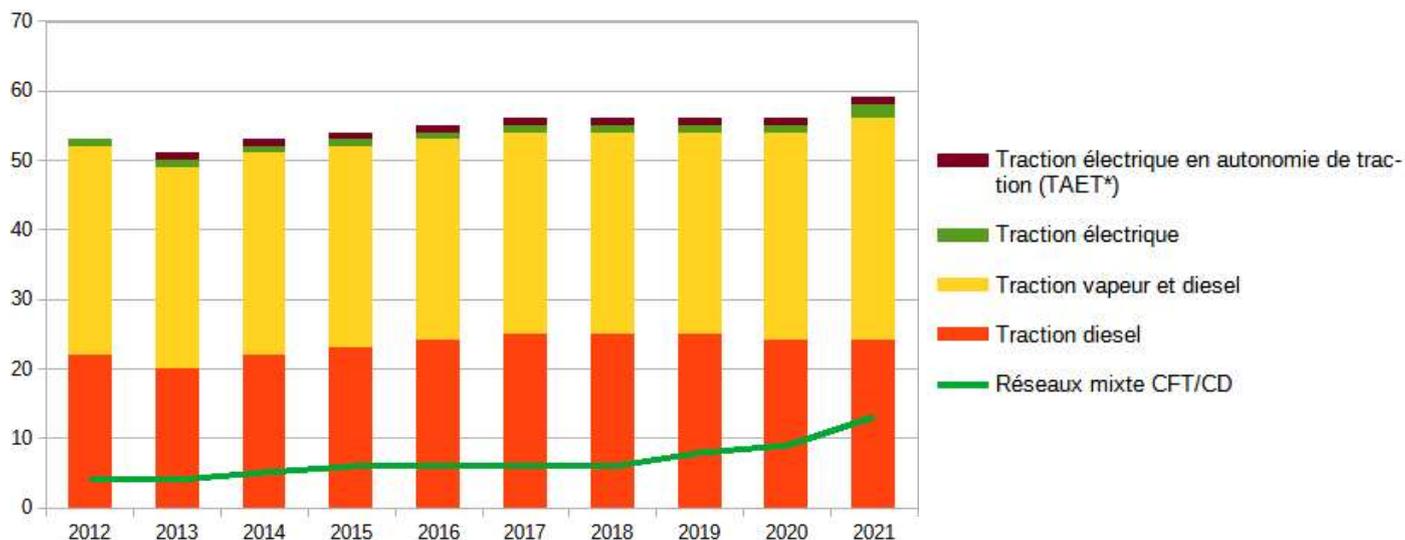


Figure 2: Evolution du parc de chemins de fer touristiques

Sur les 59 réseaux recensés en 2021, on note, côté énergie de traction :

- 32 CFT à traction « vapeur » et « diesel »
- 24 CFT à traction « diesel » uniquement
- 2 CFT à traction électrique
- 1 CFT à traction électrique en autonomie de traction (batteries)

Concernant la répartition par écartement de voie :

- 20 réseaux submétriques,
- 11 réseaux métriques,
- 28 réseaux à voie normale ,

noté respectivement « Sub », « M » ou « N » dans le tableau suivant

Un réseau autorisé n'a pas pu circuler, à cause d'un ouvrage d'art dégradé.

Un réseau autorisé n'a pas exploité en 2021 (matériel indisponible).

Le tableau ci-après reprend la liste des réseaux CFT. A noter que les réseaux de CD exploités en mixité avec les réseaux CFT sont identifiés sur des lignes spécifiques, surlignées en vert.

Dép	Réseaux	CFT	CD	Ecart	Vap	Diesel	Elec
2	CFT du Vermandois	1		N	1	1	
2 / 51	CFT 02-51 – TFBCO Artonge / Montmirail	1		N		1	
6	Train des Pignes	1		M	1	1	
7	SNC CF du Vivarais	1		M	1	1	
7	SNC CF du Vivarais		1	M			
8	CFT Sud Ardennes	1		N		1	
11-66	CF TPCF	1		N		1	
11	Vélorail du Train Rouge (TPCF)		1	N			
12	CFT du Larzac	1		N		1	
12	CD du Larzac		1	N			
15	C.F. de la Haute Auvergne (Gentiane Express)	1		N		1	
16	CFT de Charente Limousine	1		N		1	
16	VR de Charente Limousine		1	N			
17	Train des Mouettes	1		N	1	1	
17	P'tit train de St Trojan	1		SUB		1	
21	Le Petit Train de Bligny Vallée de l'ouche	1		SUB	1	1	
22	CFT du Kreiz Breizh	1		M		1	
22	VR du Kreiz Breizh		1	SUB			
25	C.F.T. Pontarlier Vallorbe-Conifer	1		N	1	1	
27	CF de la Vallée de L'Eure	1		N		1	
30	Train à vapeur des Cévennes CITEV	1		N	1	1	
30	Vélorail des Cévennes		1	N			
33	C.F.T. de Guitres	1		N	1	1	
33	C.D de Guitres		1	N			
33	Tramway du Cap Ferret	1		SUB		1	
33	C.F. Pointe de Grave - le Verdon (PGV)	1		N		1	
35	CFT des Mines de la Brutz	1		SUB		1	
36	Train touristique du Bas Berry – SABA	1		M	1	1	
37	Train Historique de Rillé	1		SUB	1	1	
38	Association du CFHR	1		SUB	1	1	
38	Association du CFHR		1	SUB			
38	Société du Train de la Mure (Filiale EDEIS)	1		M			1
40	Ecomusée de la Grande Lande	1		N		1	
41	Train touristique de la Vallée du Loir – TTVL	1		N		1	
42	Train des Belvédères	1		SUB		1	
42	C.F. du Haut Forez	1		N		1	
43	C.F. du Haut Velay	1		M		1	
43	V.R. du Velay (CFT)	1		N	1	1	
43	V.R. du Velay		1	N			
45	C.F.T. de Pithiviers-AMTP	1		SUB	1	1	
46	CF du Haut Quercy	1		N	1	1	
47	CFT du Pays de l'Albret	1		N	1	1	

48	Train de l'Andorge des Cévennes	1		SUB		1	
50	Train Touristique du Cotentin	1		N		1	
54	CFT Saulne-Fond de Gras	1		SUB	1	1	
55	CFT de la Voie Sacrée	1		M	1		
55	VR de la Voie Sacrée		1	M			
57	C.F. de l'Abreschviller	1		SUB	1	1	
59	Tramways de la Deûle-AMITRAM	1		M			1
59	TT de la Vallée de la Scarpe	1		SUB	1	1	
60	C.F.T. de la Picardie Verte	1		M	1	1	
63-43	CF Livradois – Forez (AGRIVAP)	1		N	1	1	
63	CD d'Ambert		1	N			
64	Petit Train d'Artouste	1		SUB		1	
68	C.F.T. du Rhin	1		N	1	1	
68	C.F.T. de la Vallée de la Doller	1		N	1	1	
68	CD. Sud Alsace (TTDA)		1	N			
69	Association Voie de 38	1		SUB	1	1	
71	C.F. du Creusot	1		SUB	1	1	
72	C.F.T. de la Sarthe-Transvap	1		N	1	1	
75	PT Jardin d'acclimatation	1		SUB			1
76	Train Touristique Etretat Pays de Caux	1		N		1	
76	CD Etretat Pays de Caux		1	N			
77	Tacot des Lacs	1		SUB	1	1	
80	C.F. Baie de Somme	1		M	1	1	
80	Petit Train de la Haute Somme-APPEVA	1		SUB	1	1	
81	C.F.T. du Tarn	1		SUB	1	1	
83	Association du TTCV	1		N		1	
85	C.F. Vendée	1		N	1	1	
89	TPVM (Train à Petite Vitesse de Massangis)	1		SUB		1	
89	Train Touristique du Pays de Puisaye Forterre	1		N		1	
971	C.F. Pays de la Canne	1		M		1	

Tableau 3: Evolution du parc de chemins de fer touristiques

## 1.2. Fréquentation des CFT :

Le STRMTG a introduit cet indicateur relatif à la fréquentation des CFT en 2014. Jusqu'en 2017, les données étaient issues d'enquêtes réalisées auprès des exploitants par le STRMTG. Les données pour l'année 2020 et suivantes proviennent des rapports annuels sur la sécurité de l'exploitation des réseaux. Leur meilleure exhaustivité et précision ont permis de fiabiliser cet indicateur. Celui-ci représente le nombre d'entrées distribuées.

Inférieure à 10 000 visiteurs	36 réseaux
De 10 000 à 50 000 visiteurs	15 réseaux
De 50 000 à 100 000 visiteurs	6 réseaux
Supérieure à 100 000 visiteurs	2 réseaux
Non renseigné	0 réseau

Tableau 4: Répartition des réseaux suivant leur fréquentation 2021

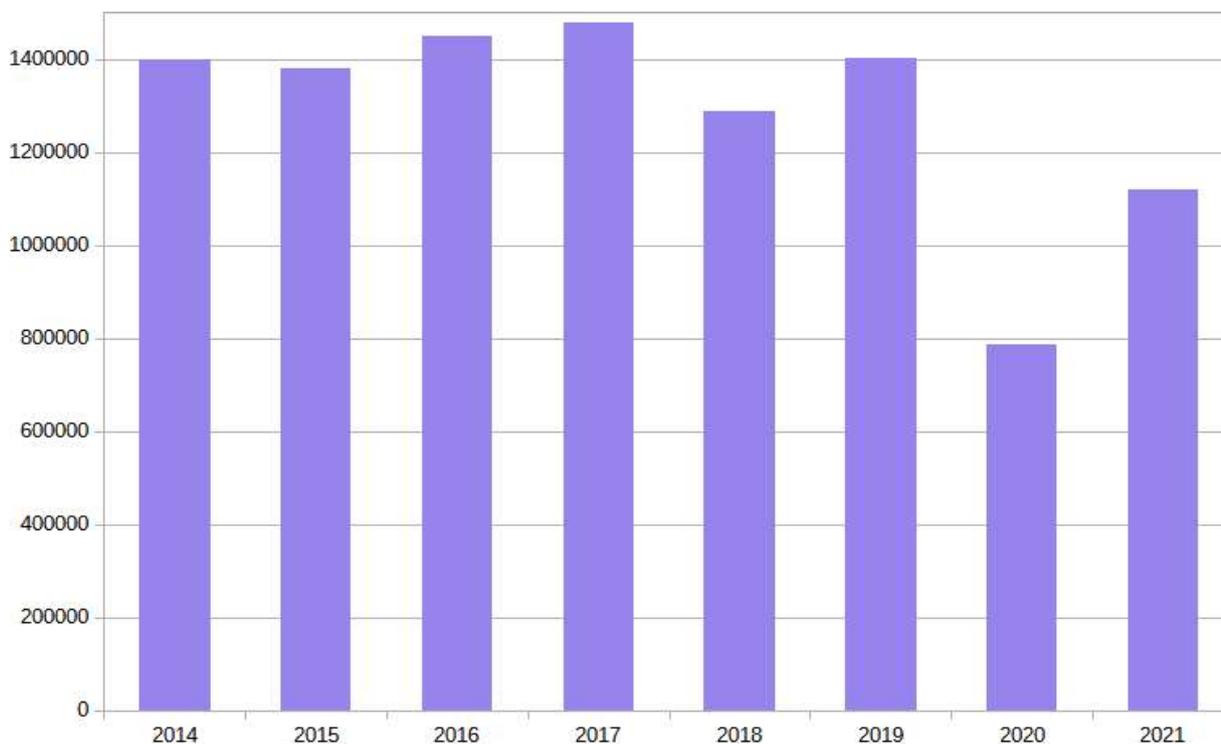


Figure 5: Evolution de la fréquentation des CFT

En 2021, la fréquentation de l'ensemble des réseaux fait état de 1 120 340 entrées selon les données des rapports annuels sur la sécurité des exploitations. L'effet de la crise sanitaire est encore visible, même si les chiffres sont bien remontés par rapport à 2020.

## 2. Événements 2021

### 2.1. Définitions utilisées

#### 2.1.1. Classement des événements

Les accidents et incidents sont caractérisés en fonction de leur gravité, évaluée en fonction des causes et des conséquences humaines et matérielles.

Les exploitants classent leurs événements selon la typologie, définie dans le référentiel technique des CFT ou dans la fiche réflexe correspondante sur 4 catégories.

Même si le classement est destiné principalement aux événements dont la remontée des informations aux autorités compétentes est requise, ce rapport annuel prend également en compte l'ensemble des événements déclarés ayant eu lieu sur les réseaux de CFT en 2021, pour analyse.

Ils sont issus des déclarations d'événements, mais également des rapports annuels.

Les événements sont donc classés par gravité, mais également par typologie.

#### 2.1.2. Victimes

Définitions des différentes catégories énoncées dans ce rapport :

- Tué : toute personne décédée sur le coup ou dans les trente jours suivant l'événement (à la connaissance de l'exploitant).
- Blessé grave : toute personne blessée qui a été hospitalisée pendant plus de vingt-quatre heures.
- Blessé léger : toute personne non indemne n'entrant pas dans la catégorie « blessé grave ».

Nota : les exploitants n'ont pas toujours la faculté d'identifier assurément la gravité des victimes. On s'appuie ici sur leur état présumé ou connu par l'exploitant.

## 2.2. Méthodologie de recueil des données

Les données disponibles sont issues des fiches de déclaration d'accident/incident complétés par des échanges entre l'exploitant et son bureau de contrôle responsable.

D'autre part, les rapports annuels sur la sécurité de l'exploitation des réseaux de CFT permettent maintenant (depuis le rapport 2019) de recenser les événements non graves pouvant causer des blessures légères (blessé léger), ou les quasi-accidents (événement précurseur mais dont la nature aurait pu avoir des conséquences plus graves).

Les visites des exploitations réalisées par les bureaux de contrôle du STRMTG permettent également d'échanger sur les événements survenus sur les réseaux.

## 2.3. Évènements de l'année 2021

### 2.3.1. Observations d'ordre général

Pour l'année 2021, on compte trois événements qui ont fait l'objet d'une déclaration aux autorités compétentes. Un de ces événements a causé des victimes, (1 BG et 3 BL).

Ce chiffre reste cohérent avec les valeurs observées ces dernières années.

Les autres événements sont issus des rapports annuels, voire d'informations recueillies directement auprès des exploitants. Ce sont des événements non graves ou dit « précurseurs ».

La remontée de ces événements n'est sans doute pas exhaustive, bien basé sur les déclarations des exploitants et le STRMTG encourage les exploitants à renseigner au mieux le rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation. Cela permet notamment d'affiner les analyses et surtout d'orienter les actions éventuelles ou la doctrine en fonction des résultats.

Aucun événement aux passages à niveau n'a été relevé en 2021, ni d'événement ayant causé au moins 1 mort et/ou 5 blessés graves (catégorie 1 définie dans la trame du RSE), ni lié à la défense ou à la sûreté (catégorie 3 définie dans la trame du RSE).

### 2.3.2. Description succincte des événements

#### ➤ Évènements de catégorie 2

Les 3 événements déclarés en 2021 sont les suivants :

- un déraillement sur un appareil de voie lors d'une manœuvre de remise en tête
- une collision entre rames
- un bi-voie

Ces événements sont résumés ci-après :

- Déraillement sur un appareil de voie :

La manœuvre d'un appareil de voie pour la remise en tête d'une machine diesel a été mal réalisée. Le conducteur a arrêté son train au mauvais point d'arrêt (rame longue) et il a repris la traction pour atteindre le point d'arrêt prévu, quelques mètres plus loin.

Le chef de manœuvre croyant le train à l'arrêt, a manipulé l'appareil de voie sans vérifier qu'il était bien "dégagé".

Un rappel des consignes a été fait aux équipes de conduite et aux chefs de manœuvre, et la procédure a été modifiée pour préciser le point d'arrêt exact de la rame en gare.

- Collision entre rames:

A la suite d'une mauvaise météo, un train s'est retrouvé dans l'impossibilité de poursuivre son parcours car les patinages successifs ont provoqué un arrêt du moteur.

Le train de secours, à l'approche du train en détresse, a enrayé et est rentré en collision avec ce dernier.

Cet événement a causé 4 blessés, 1 grave et 3 légers. Le SAMU et les gendarmes sont intervenus avec évacuation par hélicoptère.

- Déraillement sur un appareil de voie :

À la suite d'une panne sur un matériel roulant, l'appareil de voie a été manœuvré pour conduire vers l'atelier et n'a pas été remis en position. Le train commercial prenant le départ suivant est passé en talon sur l'appareil de voie sans constater sa mauvaise position. Il a forcé l'appareil de voie (non talonnable), l'a forcé et laissé en position décollée. Au retour du train commercial, ce dernier a déraillé sur l'aiguille.

Une procédure spécifique a été rédigée pour éviter la reproduction de ce genre de situation et le REX a été partagé à l'ensemble du personnel en complément d'une formation sur la nouvelle procédure.

L'appareil de voie incriminé a été remplacé par un appareil de voie talonnable pour la saison 2022.

#### ➤ Évènements de catégorie 4

Parmi les événements peu graves ou précurseurs, les rapports annuels des exploitants ont identifié également :

- des déraillements hors exploitation avec parfois quelques dommages matériels mais sans blessé ;
- des aléas naturels (chutes d'arbres, de blocs rocheux) sans heurt par le train ;
- quelques actes de vandalisme (sur l'équipement de PN, ...) ;
- des freins d'urgence déclenchés suite au non-respect des consignes de sécurité par les usagers ;
- des comportements dangereux de certains usagers de la route au PN.
- Quelques départs de feux maîtrisés liés aux escarbilles projetées par machine à vapeur.

Les configurations particulières, le respect des consignes et la vigilance des acteurs permettent dans ces situations de limiter très fortement les conséquences liées à ces événements. Il n'en demeure pas moins intéressant de procéder à leurs analyses.

Les chutes de blocs rocheux sur la voie ont donné lieu à un plan d'action, diagnostic et réalisation de purges et surveillance des parois.

Les auteurs d'actes de vandalisme sont rarement identifiés.

Les mesures prises pour limiter les départs de feux liés au matériel se sont avérées satisfaisantes et suffisantes pour la saison 2021, mais ce point fera prochainement l'objet de réflexions avec les exploitants pour partager les bonnes pratiques, notamment avec la prise en compte du Rex 2022 à venir.

### 3. L'accidentologie des CFT (2012-2021)

#### 3.1. Evolution des évènements

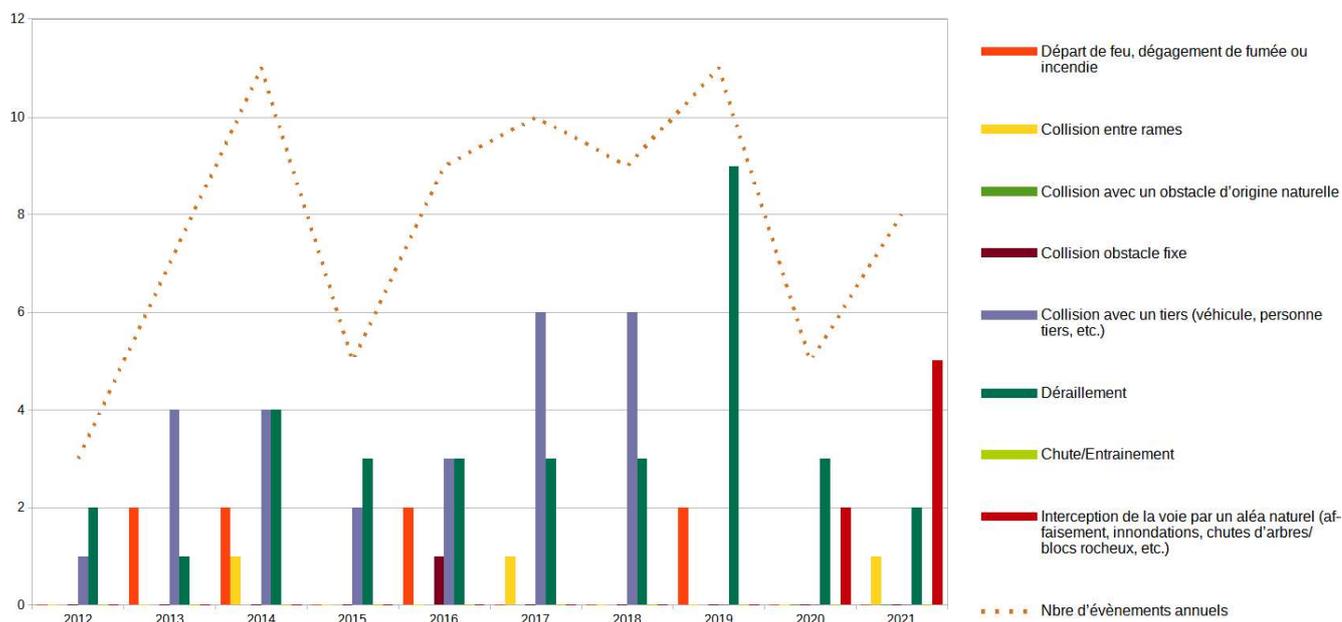


Figure 6: Evolution des évènements survenus sur les réseaux CFT par typologie sur les 10 dernières années

La figure 6 présente les évènements depuis 2012 par typologie. On n'observe pas de tendance annuelle globale, ce qui s'explique par le faible nombre d'évènements annuels, créant des écarts rapidement importants.

La figure suivante (figure 7) met à nouveau en évidence les deux types d'évènements les plus fréquents sur les 10 dernières années d'exploitation, à savoir les collisions avec un tiers et les déraillements. Ils représentent respectivement, 26 % et 33 % des 79 évènements ayant eu lieu entre 2012 et 2021.

A noter que pour l'année 2021, on ne recense aucun événement lié aux collisions avec un tiers.

Le suivi via le rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation a permis de suivre un indicateur qui ne faisait pas l'objet de remontées les années précédentes, l'indicateur « interception de la voie par un aléa naturel ».

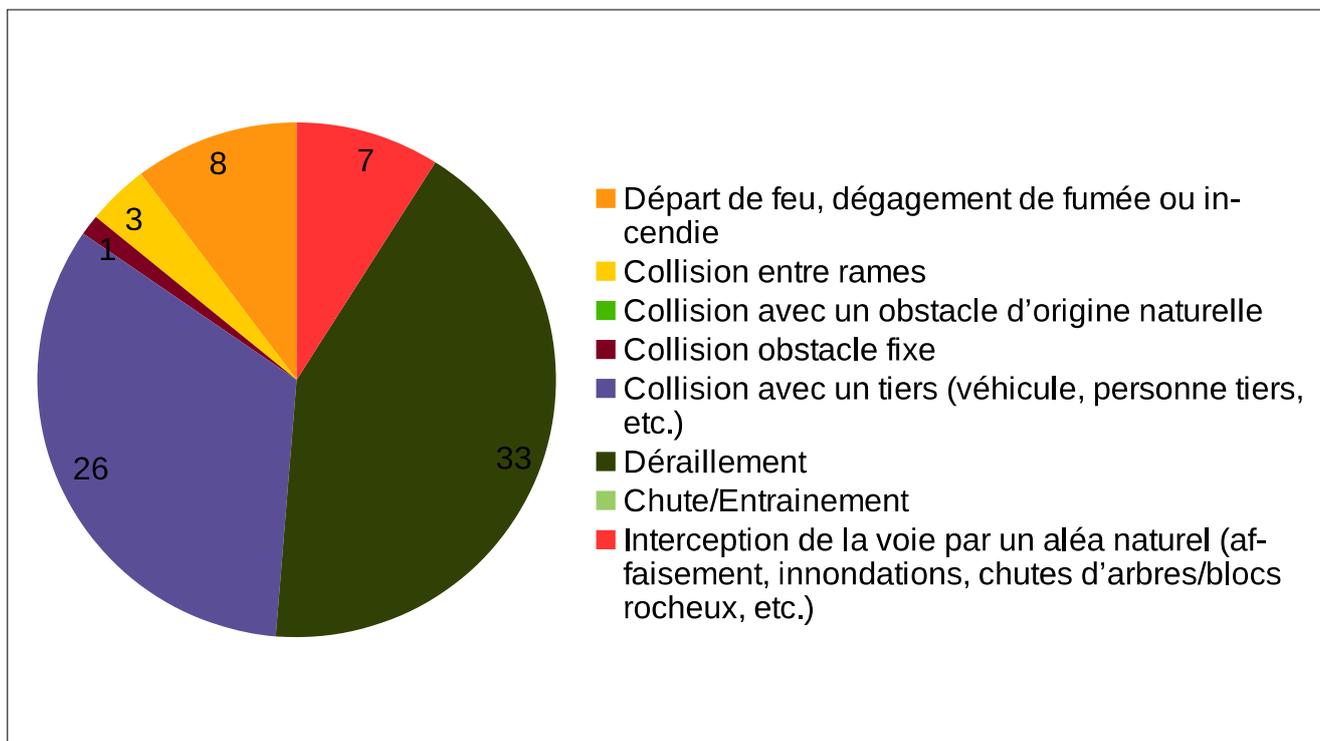


Figure 7: Répartition des évènements (en nombre) par typologie entre 2012 et 2021

- Les collisions avec des tiers sont pour la majorité des collisions aux passages à niveau. Cet indicateur n'a cessé d'augmenter de 2012 à 2018 et bien qu'il n'y en ait pas pour l'année 2021, cet indicateur reste un point de vigilance pour les CFT. A noter que des incivilités aux PN sont régulièrement constatées.

La dernière collision qui a généré un blessé grave aux PN date de 2016.

Jusqu'à présent, la responsabilité pour ces événements aux PN est toujours orientée vers les usagers de la route qui ne respectent pas la signalisation routière, mais le sujet est sensible, d'où l'importance de continuer à veiller, avec les gestionnaires de voirie routière, et chacun pour sa partie, au maintien des installations, de la signalisation et, pour les PN de 2ème catégorie, des conditions de visibilité.

- Les déraillements sont parfois consécutifs à des erreurs humaines (manœuvre d'appareils de voie – ADV), mais aussi à des défauts de maintenance de la voie ou des ADV. Ces incidents se déroulant à faible vitesse, les conséquences matérielles et humaines restent majoritairement sans gravité. Cet indicateur est un point de vigilance permanent. L'entretien de l'infrastructure voire les conditions d'exploitation devraient permettre de baisser le nombre de déraillements.

### 3.2. Evolution du nombre d'événements et de victimes

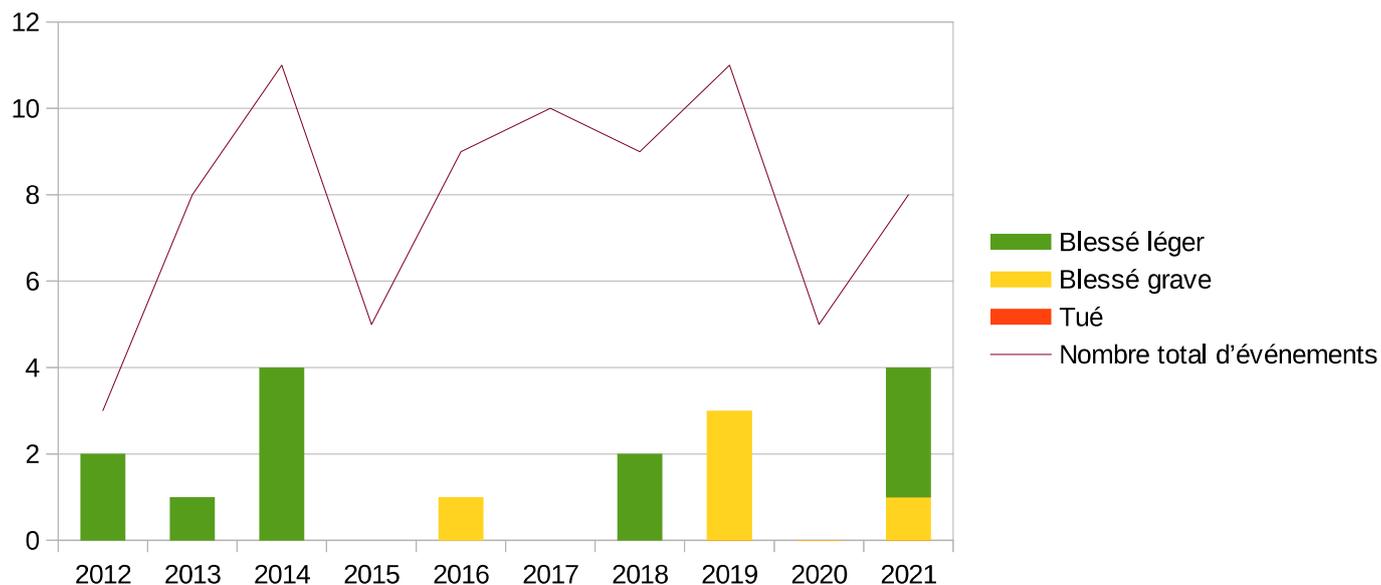


Figure 8: Evolution du nombre d'événements et de victimes

La figure 8 présente le nombre de victimes annuel par gravité. On ne constate pas de corrélation évidente entre le nombre de victimes et celui des événements, la plupart des événements étant en effet sans victime.

À noter, pour l'année 2021, que l'ensemble des victimes a été généré sur un seul événement, « collision entre rames » qui a fait quatre blessés dont un grave.

Sur les dix dernières années, la moyenne du nombre d'événements s'établit à environ 7,9 événements par an pour un nombre de victimes de 1,2 par an dont 0,5 blessés graves.

### 3.3. Examen typologique des événements toutes catégories confondues

#### 3.3.1. Collision PN

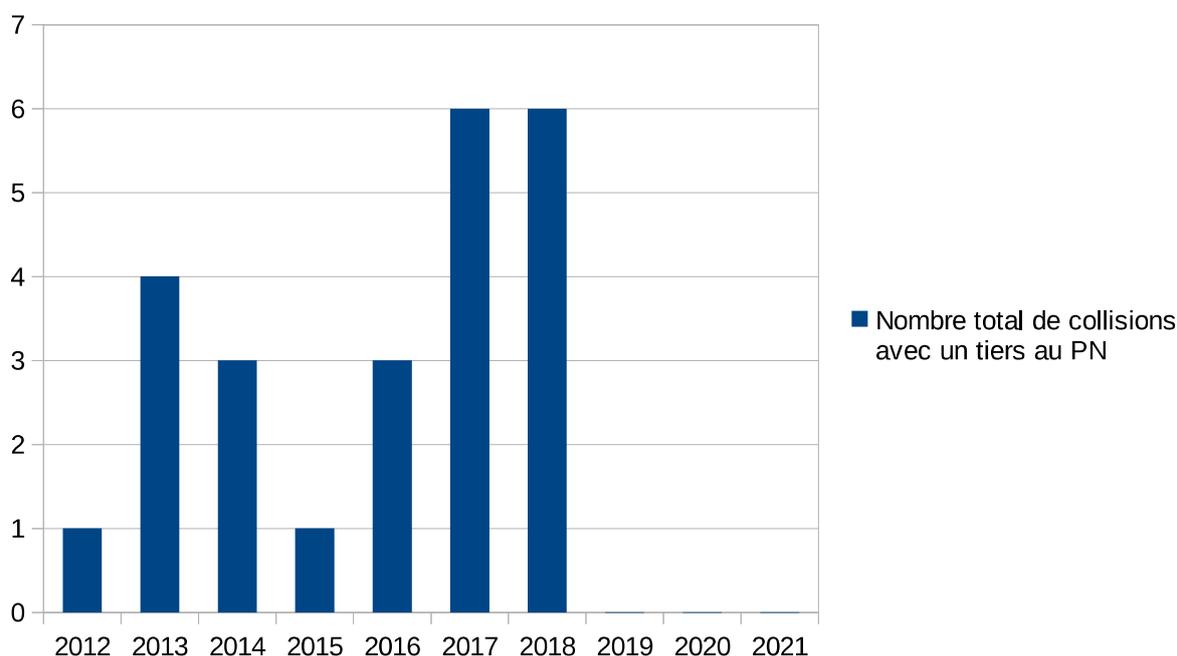


Figure 9: Evolution du nombre de collisions aux passages à niveau

Ce graphe présente l'évolution du nombre de collisions d'un train avec un tiers à un passage à niveau, qu'il soit véhiculé ou non.

Aucune collision PN ces trois dernières années, cependant, les rapports annuels exploitants relèvent plusieurs situations de quasi-collisions (passage de véhicule lors de la fermeture des barrières, non respect de la signalisation routière à l'arrivée d'un train, etc.).

Un blessé grave est à déplorer en 2016. C'est d'ailleurs le seul blessé grave lié à ce type de collision sur la période étudiée (de 2012 à 2021).

#### 3.3.2. Déraillements

Le graphe page suivante présente l'évolution du nombre de déraillements / bi-voies par an.

L'augmentation relative constatée pour l'année 2019 s'explique probablement par une meilleure remontée des événements, notamment ceux sans gravité qui n'étaient pas toujours signalés.

Comme précisé dans les paragraphes ci-avant, la gravité des événements « déraillement » sont sans conséquence humaine dans la plupart des cas (notamment par le fait que les vitesses sont très faibles). Pour autant, ils mettent en avant des problématiques d'entretien, de non respect ou méconnaissance des procédures.

La maintenance de la voie et des appareils de voie est déterminante pour faire diminuer cet indicateur.

Le rapport annuel 2022 s'efforcera d'identifier les différents types de déraillements (sur-écartements, bi-voie, etc.) pour en tirer des conclusions plus représentatives des situations rencontrées.

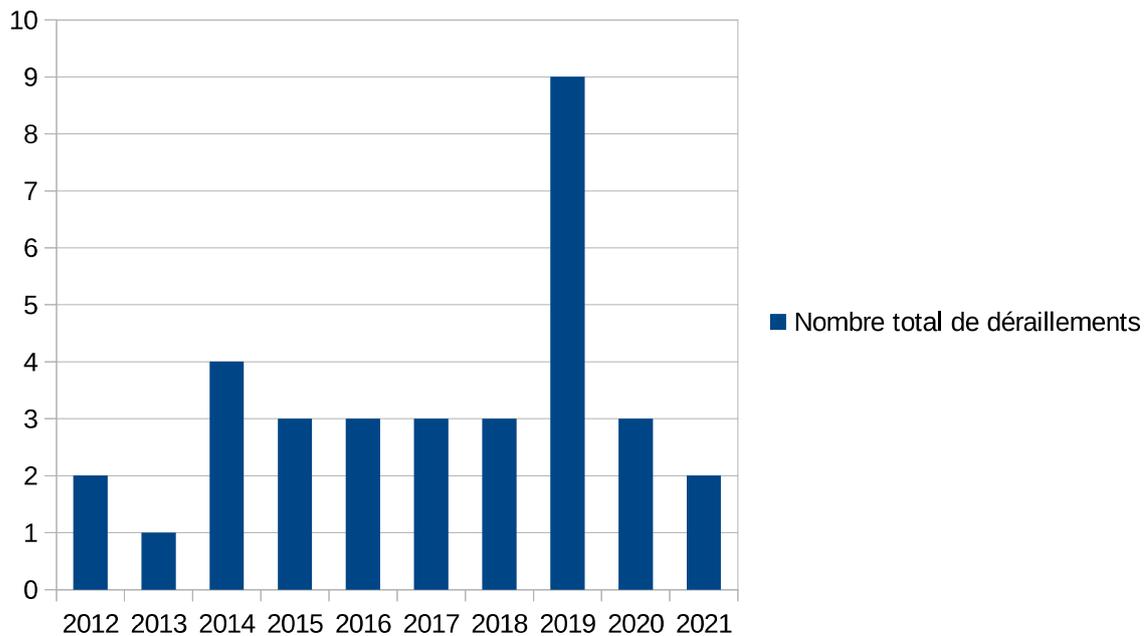


Figure 10: Evolution du nombre de déraillements

### 3.3.3. Aléas naturels

À noter que les réseaux ne sont pas touchés de la même façon.

Les cinq événements relatifs aux aléas naturels pour l'année 2021 se concentrent à nouveau sur quelques exploitations et ne concernent que les chutes de blocs. Les autres indicateurs (inondation de la voie, affaissement de la voie) s'ils sont identifiés, sont restés à zéro sur ces dix dernières années, aucun événement de ce type n'ayant été relevé.

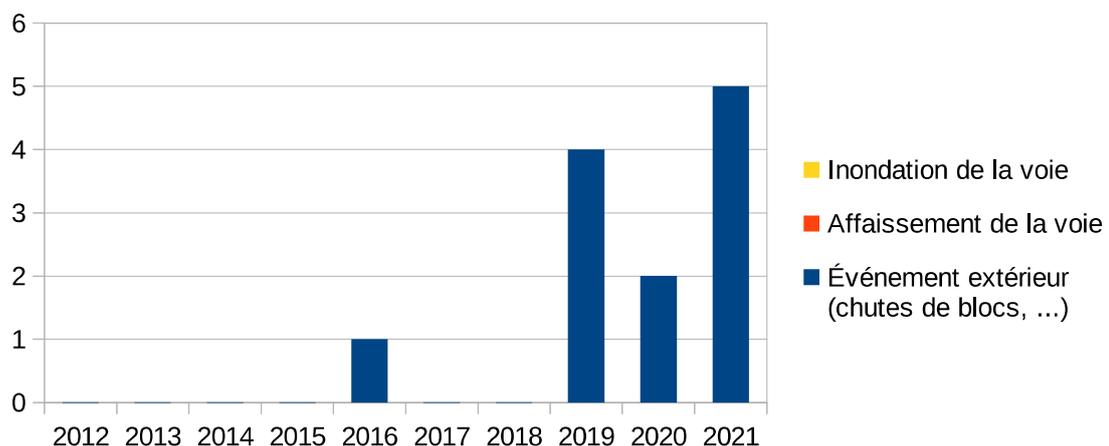


Figure 11: Evolution des aléas naturels

Le graphe ci-dessus représente le nombre d'aléas naturels par typologie.

Le nombre recensé reste relativement faible, entraînant des variations importantes d'une année sur l'autre. Aujourd'hui ces événements sont concentrés sur très peu d'exploitants.

Le rapport annuel est un vecteur de remontées d'informations et doit permettre de fiabiliser ces données.

## 4. Conclusion

L'année 2021 est à nouveau marquée par la crise sanitaire, mais dans une moindre mesure. Dans l'ensemble, les réseaux ont vu leur fréquentation augmenter, bien qu'elle ne soit encore pas revenue au niveau des années précédentes,

Pour autant, les trains ont pu circuler même si les conditions d'exploitation ont dû être adaptées au cas par cas en fonction des différentes dispositions définies par les pouvoirs publics. Toutes ces adaptations auxquelles ont dû faire face les exploitants ont été effectuées avec sérieux et sans dégrader la sécurité des systèmes.

Seuls 3 événements ont nécessité une déclaration.

Il n'y a pas eu de collisions avec un tiers aux passages à niveau ces trois dernières années. Ces événements sont très souvent dus au comportement des usagers de la route.

L'ensemble des actions conduites jusqu'à ce jour sur les passages à niveaux, tant sur la vigilance des conducteurs de train, l'entretien des abords et le maintien de la signalisation et des équipements des PN, contribuent probablement à maintenir cet indicateur sensible à un niveau faible. Ce résultat est encourageant.

Les déraillements (ou bivoie) recensés sont pour l'année 2021 consécutifs à une méconnaissance ou une absence de procédure pour réaliser les manœuvres. Ce point devra faire l'objet d'une attention particulière pour limiter ces incidents.

Les zones sensibles des lignes exploitées (infrastructures dégradée ou problèmes de géométrie de la voie) sont connues des exploitants qui adaptent la vitesse des trains, limitant significativement les conséquences en cas d'incident.

La poursuite des efforts pour pérenniser un état correct des infrastructures et ainsi assurer un bon niveau de sécurité doit rester une priorité de la part des exploitants en lien avec les détenteurs de l'infrastructure ferroviaire.

Le travail sur le REX engagé conjointement entre le STRMTG et la fédération UNECTO, ainsi que l'effort de rigueur dans les organisations des exploitants semblent aller dans le bon sens.

La production des rapports annuels sur la sécurité d'exploitation et la pertinence des informations relayées doit permettre d'affiner au fil des années l'analyse globale des événements pour faire émerger des éventuelles problématiques communes à traiter.

Enfin, le STRMTG attire l'attention sur une action en cours :

- Le traitement des assemblages coniques / cylindriques sous pression en cabine des locomotives à vapeur.

Evolution réglementaire :

- L'activité cyclo-draisine devrait être réglementée et devrait être prochainement intégrée au titre V du décret STPG (échéance 2023)

Groupes de travail (GT) :

- Les référentiels CFT et CD feront l'objet d'une révision globale en 2023. Les GT seront notamment constitués avec des membres (exploitants) des fédérations UNECTO et Vélorail de France.



Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés  
STRMTG

1461 rue de la piscine - Domaine Universitaire  
38400 Saint Martin d'Hères  
Tél : 33 (04) 76 63 78 78  
strmtg@developpement-durable.gouv.fr



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



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*