



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# Rapport annuel 2023

## Parc - trafic - événements d'exploitation

### Chemins de fer touristiques relevant du décret n°2017-4400 (STPG)



## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	17/12/24	Version initiale

Affaire suivie par

Adrien COLOMBY
Tél. : 04.76.63.47.60
Courriel : <a href="mailto:adrien.colomby@developpement-durable.fr">adrien.colomby@developpement-durable.fr</a>

RÉDACTEUR	RELECTEUR	APPROBATEUR
Adrien COLOMBY Chargé d'affaires DMF	Alexandre DUSSERRE Chef du Département Métros et systèmes Ferroviaires (DMF)	Daniel PFEIFFER Directeur du STRMTG

# SOMMAIRE

<b>1 - LE PARC DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES EN SERVICE.....</b>	<b>5</b>
1.1 - Le parc des CFT.....	5
1.2 - Fréquentation des CFT.....	9
<b>2 - ÉVÉNEMENTS 2023.....</b>	<b>10</b>
2.1 - Définitions utilisées.....	10
2.1.1 - Classement des événements.....	10
2.1.2 - Victimes.....	10
2.1.3 - Catégorie d'évènements.....	10
2.2 - Méthodologie de recueil des données.....	11
2.3 - Évènements de l'année 2023.....	11
2.3.1 - Observations d'ordre général.....	11
2.3.2 - Description succincte des événements.....	11
<b>3 - L'ACCIDENTOLOGIE DES CFT (2014-2023).....</b>	<b>14</b>
3.1 - Evolution des évènements.....	14
3.2 - Evolution du nombre d'évènements et de victimes.....	16
3.3 - Analyse par type d'évènements toutes catégories confondues.....	17
3.3.1 - Collisions aux passages à niveau.....	17
3.3.2 - Déraillements.....	18
3.3.3 - Aléas naturels.....	19
<b>4 - CONCLUSION.....</b>	<b>20</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 2023 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 2023,
- 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

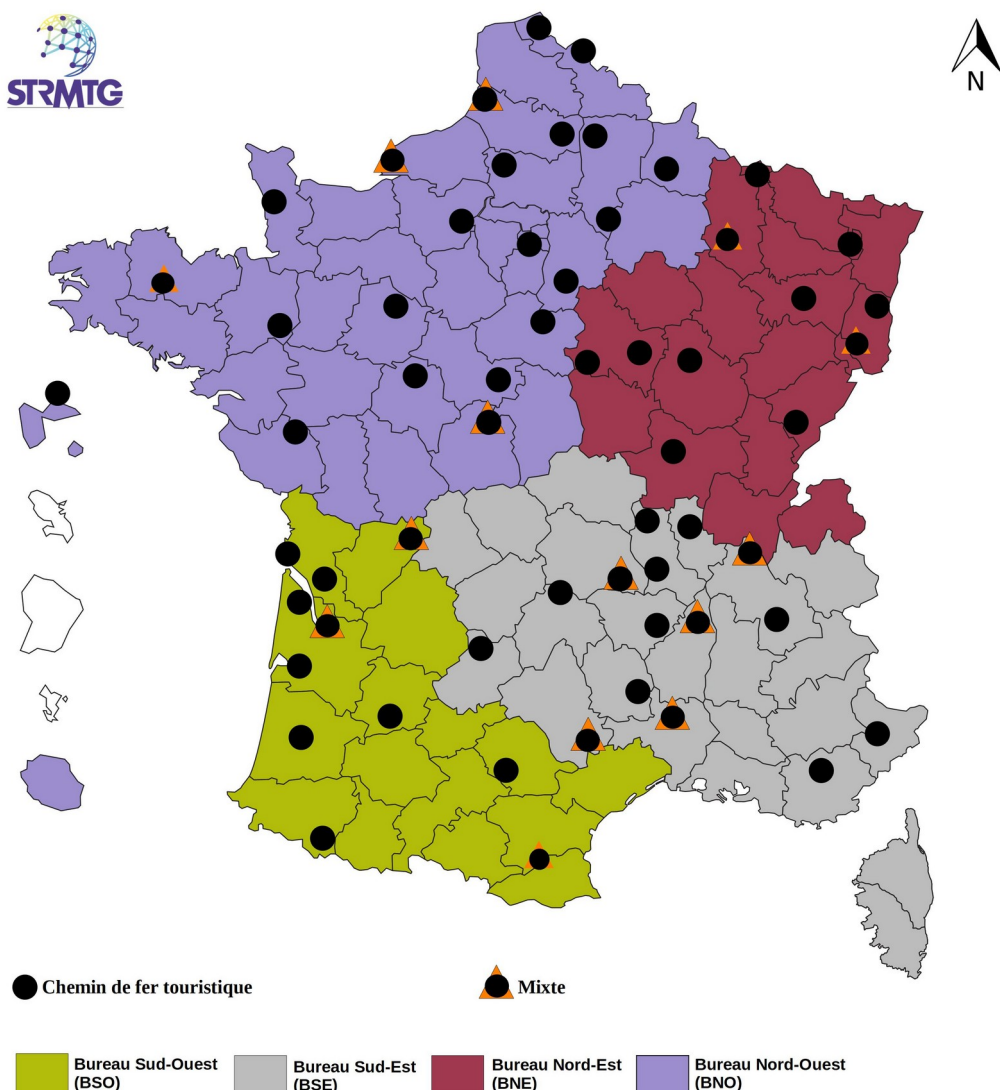
## 1.1 - Le parc des CFT

En 2023, le parc de chemins de fer touristiques est constitué de 59 réseaux répartis sur tout le territoire français.

Parmi ceux-ci, 13 réseaux exercent également une activité de cyclo-draisines (CD).

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) et les réseaux mixtes en service en 2023



Sur les dix dernières années (2014-2023), le nombre de réseaux de CFT contrôlés par le STRMTG a légèrement augmenté. En 2023, un réseau a cessé son activité. Un réseau de CFT a également développé une activité de CD.

A noter qu'un réseau autorisé n'a pas exploité en raison de problèmes liés à l'infrastructure, un autre n'a pas exploité en l'absence de convention de gestion.

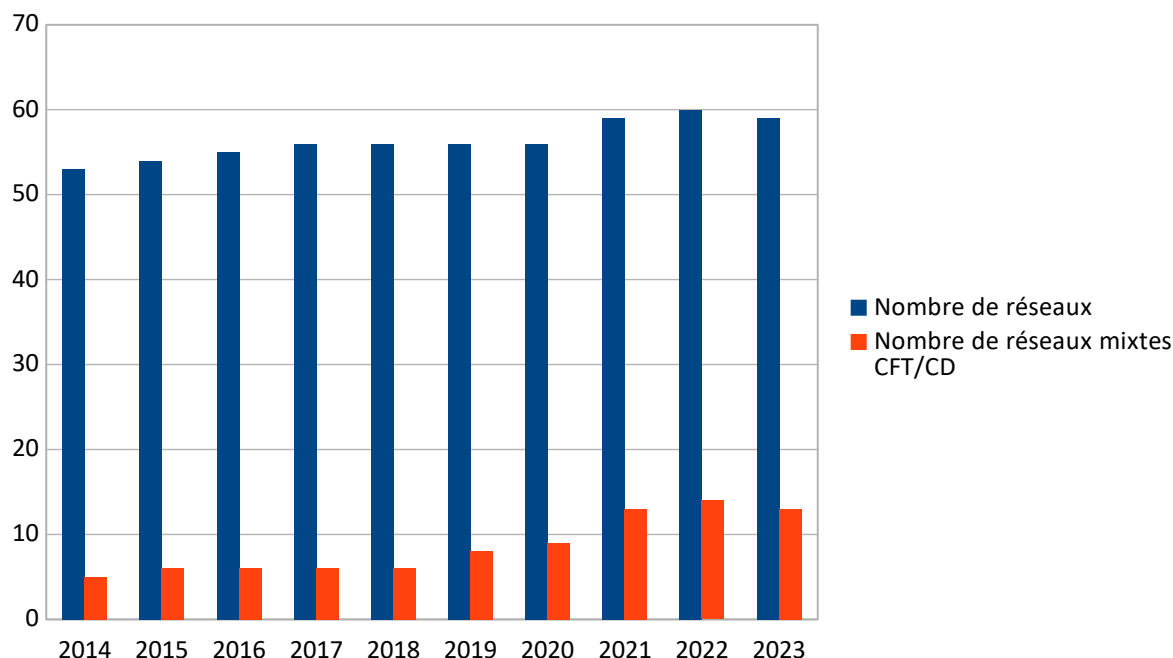


Figure 2: Evolution du parc de chemins de fer touristiques

Sur les 59 réseaux recensés en 2023, on note, côté énergie de traction :

- 30 CFT à traction « vapeur » et « diesel »
- 26 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 :

- 21 réseaux submétriques,
- 11 réseaux métriques,
- 27 réseaux à voie normale ,

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

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 en surlignage 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	
	CD des Gorges du Doux		1	M			
8	CFT Sud Ardennes	1		N		1	
11-66	CF TPCF	1		N		1	
	Vélorail du Train Rouge (TPCF)		1	N			
12	CFT du Larzac	1		N		1	
	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	
	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	
	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	
	Vélorail des Cévennes		1	N			
33	C.F.T. de Guitres	1		N	1	1	
	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	
	CD de la SABA		1	M			
37	Train Historique de Rillé	1		SUB	1	1	
38	Association du CFHR	1		SUB	1	1	
	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	
45	C.F.T. de Pithiviers-AMTP	1		SUB	1	1	

46	CF du Haut Quercy	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		
	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	
	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	
	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	
	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	
88	Train des Forts	1		SUB		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: Recensement du parc de chemins de fer touristiques en 2023



## 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	27 réseaux
De 10 000 à 50 000 visiteurs	18 réseaux
De 50 000 à 100 000 visiteurs	4 réseaux
Supérieure à 100 000 visiteurs	5 réseaux
<i>Non exploité</i>	<i>2 réseaux</i>

Tableau 4: Répartition des réseaux suivant leur fréquentation 2023

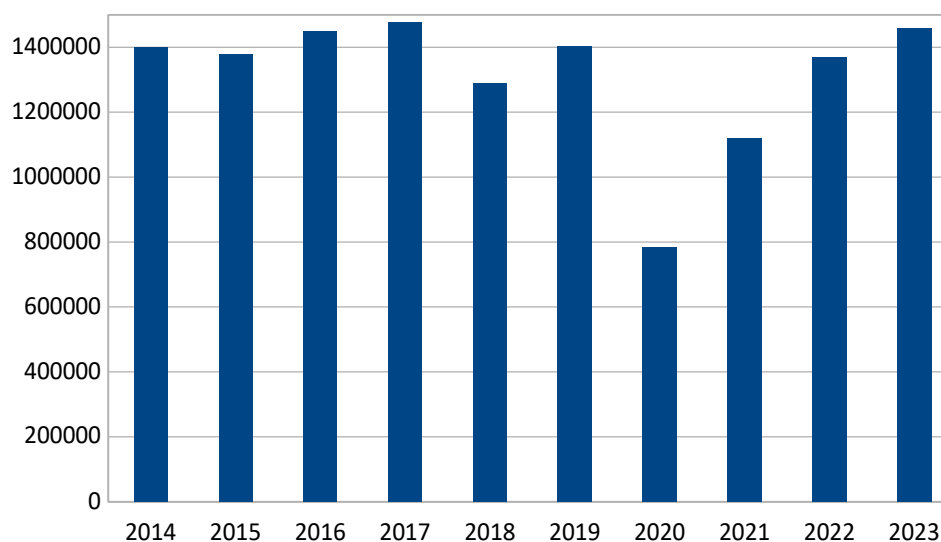


Tableau 5: Evolution du nombre de voyageurs des CFT contrôlés par le STRMTG depuis 2014

En 2023, la fréquentation de l'ensemble des réseaux fait état de 1.460.300 entrées selon les données des rapports annuels sur la sécurité des exploitations. Les chiffres retrouvent les niveaux d'avant la crise sanitaire.

## 2 - Événements 2023

### 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 2023, pour analyse.

Ils sont issus des déclarations directes d'événements et des informations contenues dans les 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.

#### 2.1.3 - Catégorie d'évènements

Le référentiel technique relatif à la sécurité d'exploitation des chemins de fer touristiques version 6 du 16/01/23 définit différentes catégories d'évènements :

Catégorie 1	– Événement causant au moins 1 mort et/ou 5 blessés graves (hors suicide) et/ou des dommages matériels importants
Catégorie 2	– Événement causant de 1 à 4 blessés graves (hors suicide) ; – Accident avec conséquences matérielles importantes, y compris pour les tiers ; – Déraillement ou collision entre rames, hors dépôt ; – Collision aux passages à niveau (PN) ; – Incendie ou dégagement de fumée importants (en et hors exploitation) ; – Événement en lien avec les aléas naturels mettant en cause la sécurité du système ; – Événement en lien avec la sécurité et susceptible de devenir médiatique ;
Catégorie 3	Événement lié à la défense et à la sûreté : – Attentats et explosions ; – Découverte d'engins explosifs.
Catégorie 4	– Événement peu grave pouvant causer des blessures légères (blessé léger) ; – Quasi-accident : événement précurseur mais dont la nature aurait pu avoir des conséquences graves.

## 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.

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 dont la nature aurait pu avoir des conséquences plus graves dans d'autres circonstances).

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 2023

### 2.3.1 - Observations d'ordre général

Pour l'année 2023, 6 événements ont fait l'objet d'une déclaration aux autorités compétentes. L'ensemble des événements n'a pas généré de victimes, généralement en raison des faibles vitesses pratiquées.

Par rapport à l'année 2022 avec 10 événements, on observe une baisse du nombre d'évènement. A noter que l'année 2022 avait été marquée par un évènement majeur : une dérive suivie d'une collision qui avait engendré 18 blessés légers et un grave.

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 ».

Ces analyses sont fondées 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.

Il n'y a pas eu d'évènement ayant causé au moins 1 mort et/ou 5 blessés graves (catégorie 1), ni lié à la défense ou à la sûreté (catégorie 3 définie dans la trame du RSE) n'a été remonté.

### 2.3.2 - Description succincte des événements

#### ➤ Évènements de catégorie 2

Les 6 événements déclarés en 2023 sont les suivants :

- Une collision entre rames,
- Une prise en écharpe,
- Un heurt à un PN avec un véhicule léger,
- Un bi-voie,
- Deux déraillements en pleine ligne.

Ces événements sont résumés ci-après :

- Collision entre rames

À l'occasion d'une manifestation, un réseau a accueilli une locomotive provenant d'un autre réseau. En arrivant à proximité de son point d'arrêt, la locomotive est venue percuter, à faible vitesse, l'arrière d'une autre locomotive en stationnement. Le conducteur a expliqué qu'il a perdu le contrôle des commandes et qu'il n'a pas eu le réflexe de freiner.

Cette collision n'a entraîné aucun blessé.

Cet évènement met en lumière l'importance de la bonne gestion de l'accueil de matériel roulant extérieur sur les réseaux. La prochaine version du Référentiel Technique relatif à la sécurité d'exploitation des CFT (RTCFT) donnera le cadre réglementaire de ces manifestations, ainsi que les points d'attention que doivent avoir les exploitants (marche à blanc, formation des conducteurs locaux, accompagnement en cabine par des agents connaissant les machines...).

- Prise en écharpe

À une arrivée en gare sur faisceau de voie, un conducteur positionne sa rame sur une voie de stockage sans totalement dégager le repère de garage franc.

Lors de la remise en tête du locotracteur, ce dernier vient percuter la dernière voiture de la rame qui engageait son gabarit. Il est à noter que le conducteur du locotracteur n'a pas utilisé la double conduite du locotracteur qui lui aurait permis d'identifier visuellement plus facilement l'engagement du garage franc.

- Heurt à un passage à niveau

À un passage à niveau avec croix de Saint-André et STOP, un automobiliste ne marque pas l'arrêt au STOP et se fait percuter par la locomotive.

- Bi-voie

Les bi-voies sont des déraillements généralement dus à des mauvaises utilisations des appareils de voie pris en pointe ou à des défauts de plaquage d'aiguille.

Le bi-voie évoqué a eu lieu sur un appareil de voie talonnable. L'exploitant dans son rapport circonstancié a expliqué que cet appareil de voie présentait des dysfonctionnements notamment un basculement partiel du contre-poids. Lors d'un franchissement de cet appareil de voie par le talon, le conducteur n'a pas vérifié son bon plaquage, alors que la position n'était pas bonne, ce qui a entraîné un bi-voie. Le mauvais plaquage de l'aiguille résulte d'un dysfonctionnement de l'appareil de voie et de coincement en raison d'un graissage insuffisant.

L'exploitant à remplacer l'appareil de voie en question et renforcer les consignes concernant le talonnage des appareils de voie.

- Deux déraillements en pleine ligne

Le premier évènement résulte d'un mauvais état de la voie notamment au niveau des traverses et des éclisses. En effet, en arrivant à proximité du terminus, la voie s'est déformée sous le poids de la rame et plusieurs essieux d'une rame ont déraillé.

La section concernée a fait l'objet de travaux de régénération de voie.

Le deuxième évènement a eu lieu en fin de saison sur une zone où la plateforme a fait l'objet d'un affaissement en raison des intempéries. Cet affaissement combiné à un travelage faible a conduit au déraillement du premier essieu de la locomotive et du premier essieu de chaque voiture.

Des travaux de confortement et de dressage de la voie ont été entrepris à l'intersaison.

#### ➤ 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 notamment) ;
- 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, et d'éviter leur survenue.

L'année 2023 a été marquée des épisodes de sécheresses plus ou moins importants selon les régions. De ce fait, un certain nombre d'exploitants ont été touchés par départs de feu limités.

Les mesures prises pour limiter les départs de feux liés aux escarbilles a fait l'objet d'une réflexion portée par l'UNECTO (Union des Exploitants de Chemins de fer TOuristiques et de musées). Cette amélioration de la prise en compte du risque incendie dans les exploitations de CFT semble s'être avérée satisfaisantes pour la saison 2023

### 3 - L'accidentologie des CFT (2014-2023)

#### 3.1 - Evolution des évènements

La figure 6 présente les évènements de ces 10 dernières années par typologie. On observe une augmentation d'évènements depuis 2020. Cependant, il est difficile d'en tirer des enseignements statistiques, les chiffres étant faibles et à l'échelle d'unités. Il faudra que cette tendance soit confirmée les prochaines années, les données contenues dans les rapports annuels des exploitants se fiabilisent d'année en année. A noter que cette augmentation peut aussi s'expliquer par un meilleur retour des exploitants sur les évènements de type « départ de feu » et « interception de la voie par un aléa naturel ».

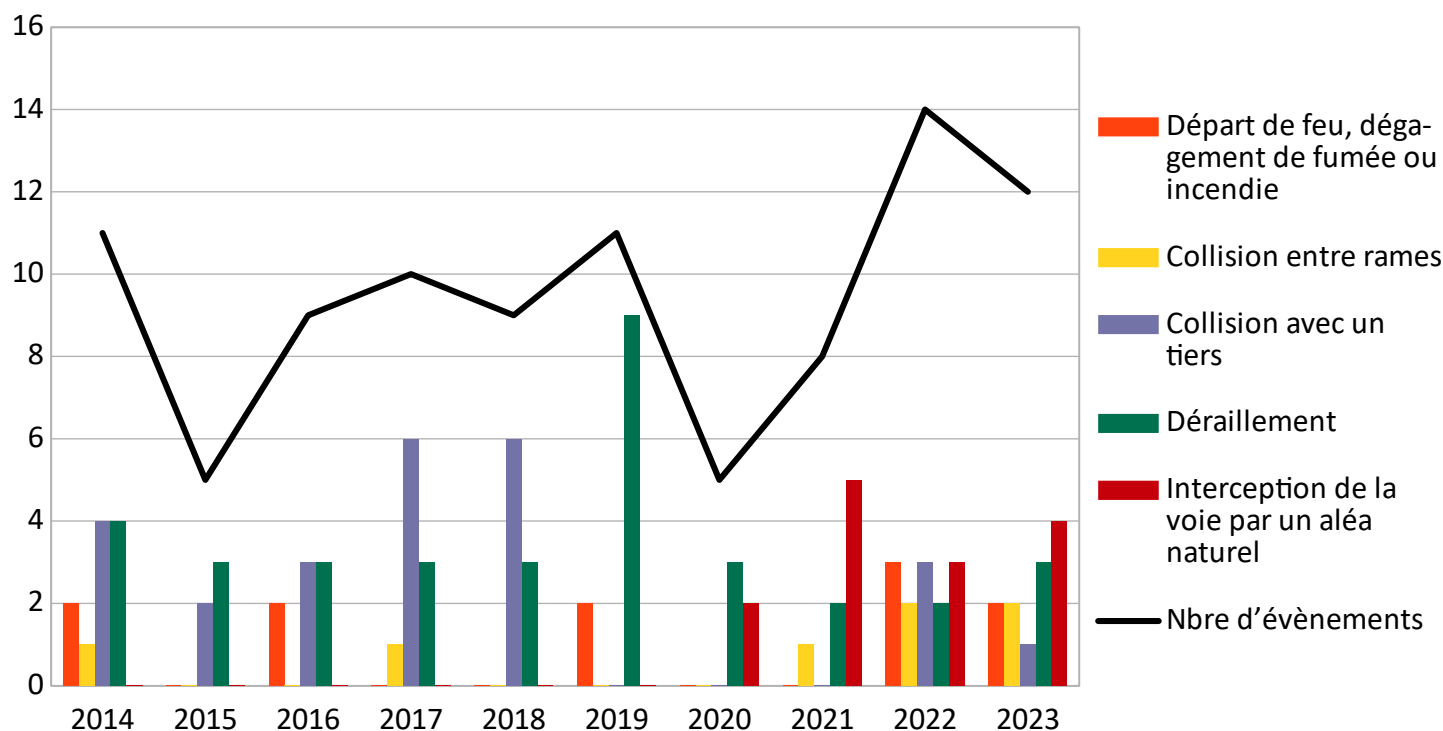


Figure 6: Evolution des évènements survenant sur les réseaux de CFT par typologie sur les 10 dernières années

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, 30 % et 42 % des 94 évènements ayant eu lieu entre 2014 et 2023.

En 2023, on dénombre une seule collision avec un tiers qui est une collision à un passage à niveau. On note que trois collisions avaient été dénombrées en 2022.

Depuis 2020, le nouvel indicateur « interception de la voie par un aléa naturel » est suivi.

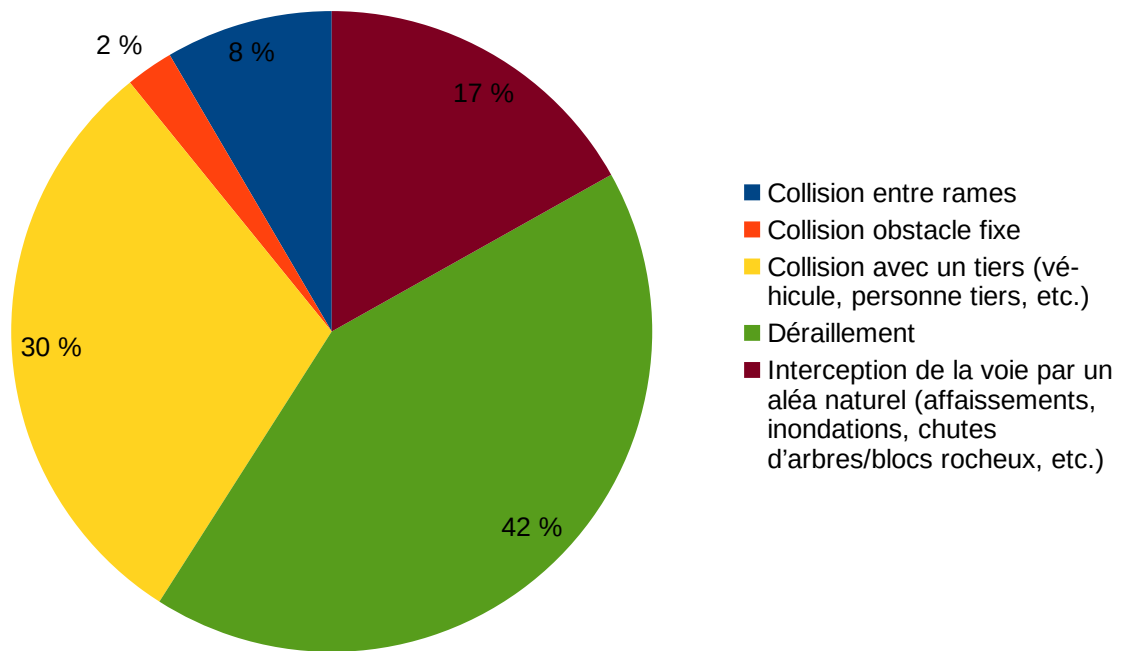


Figure 7: Répartition des évènements (en nombre) par typologie entre 2014 et 2023

- Les collisions avec des tiers sont pour la majorité des collisions aux passages à niveau. Cet indicateur a évolué plutôt de façon croissante de 2015 à 2018 et bien qu'il soit resté à zéro pour les années 2019 à 2021, cet indicateur réapparaît en 2022 avec 3 évènements. A noter que des incivilités aux PN sont régulièrement constatées.

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

Jusqu'à présent, la cause de ces évènements aux PN est toujours le non-respect par les usagers de la route de la signalisation routière. Toutefois, la sécurité des passages à niveau reste un point de vigilance, 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 2<sup>e</sup> catégorie, aux conditions de visibilité.

- Les déraillements sont parfois consécutifs à des erreurs humaines (suite à des erreurs de manipulation d'appareils de voie par exemple), mais aussi à des défauts de maintenance de la voie. Ces incidents se déroulant à faible vitesse, les conséquences matérielles et humaines restent majoritairement sans gravité. L'entretien de l'infrastructure et les vérifications des conditions d'exploitation doivent permettre de baisser le nombre de déraillements.
- Pour rappel, les « interceptions de la voie par un aléa naturel » ne sont comptabilisées que depuis 2020.

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

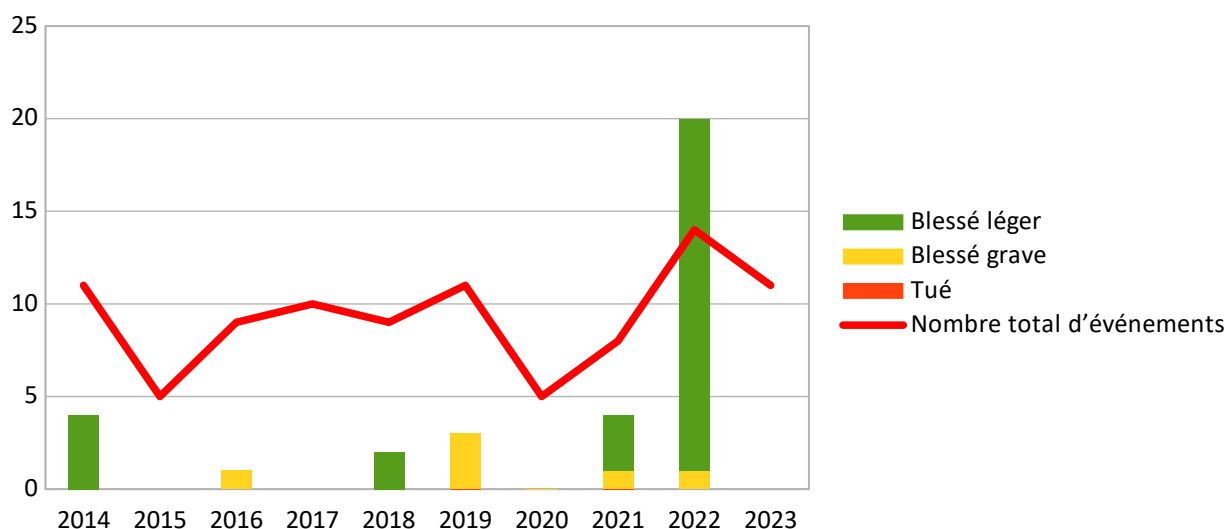


Figure 8: Evolution du nombre d'événements et de victimes depuis 2014

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.

Le nombre de victime correspond à la somme des tués, blessés grave et légers.

En 2023, aucun blessé n'est à déplorer.

À noter, pour l'année 2022, que 95 % des victimes ont été générés par un seul événement, « dérive suivie d'une collision » qui a fait 19 blessés voyageurs dont un grave.

Cet événement exceptionnel sur la période considérée contribue à une hausse importante du nombre de victimes pour l'année 2022. Il faudra veiller pour les années suivantes à ce que le nombre de victimes retrouve des proportions habituelles.

Sur les dix dernières années, la moyenne du nombre d'événements s'établit à environ 9,4 événements par an pour un nombre de victimes de 3,4 par an dont 1,2 blessés graves.

Sur 10 ans, on arrive à une moyenne de 7,16 événements par million de voyageur et environ 2,6 victimes par million de voyageurs.



### 3.3 - Analyse par type d'événements toutes catégories confondues

#### 3.3.1 - Collisions aux passages à niveau

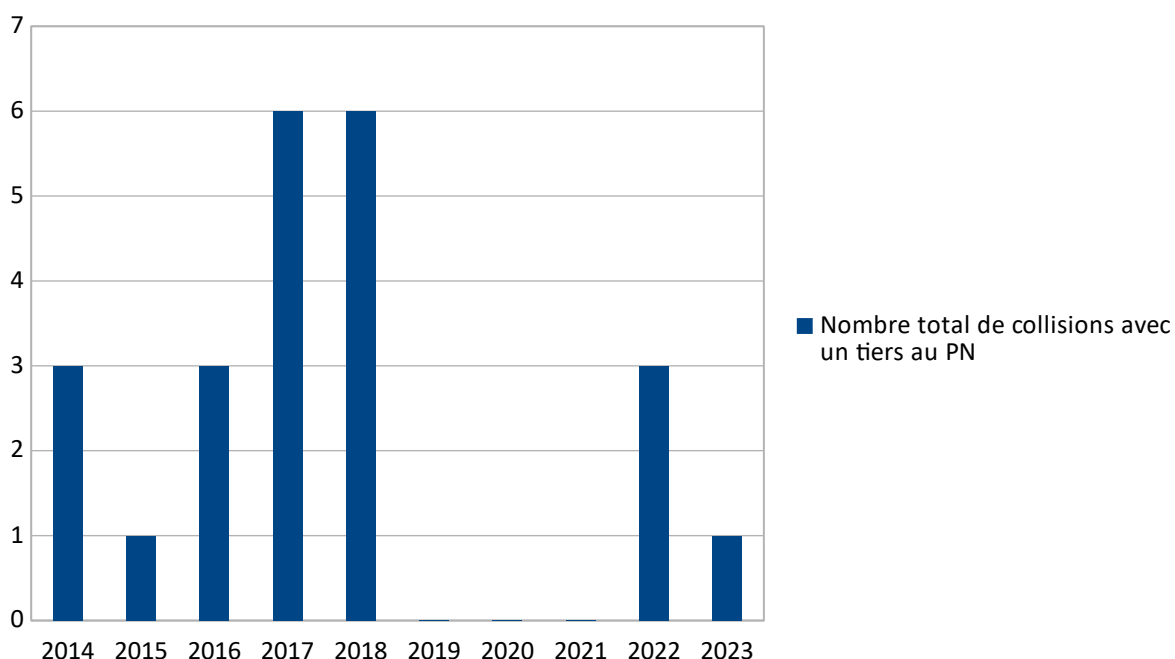


Figure 9: Evolution du nombre de collisions aux passages à niveau

Ce graphique présente l'évolution du nombre de collisions d'un train avec un tiers à un passage à niveau, qu'il soit véhiculé ou non. Le seul blessé grave de la période étudiée est à déplorer en 2016.

Après une augmentation en 2022 avec 3 occurrences, l'indicateur repart à la baisse avec un seul événement en 2023.

L'unique événement de 2023 est un non-respect du « STOP » routier par un automobiliste, la locomotive a alors percuté la voiture à faible vitesse.

### 3.3.2 - Déraillements

Le graphique suivant 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 mauvaise application des procédures.

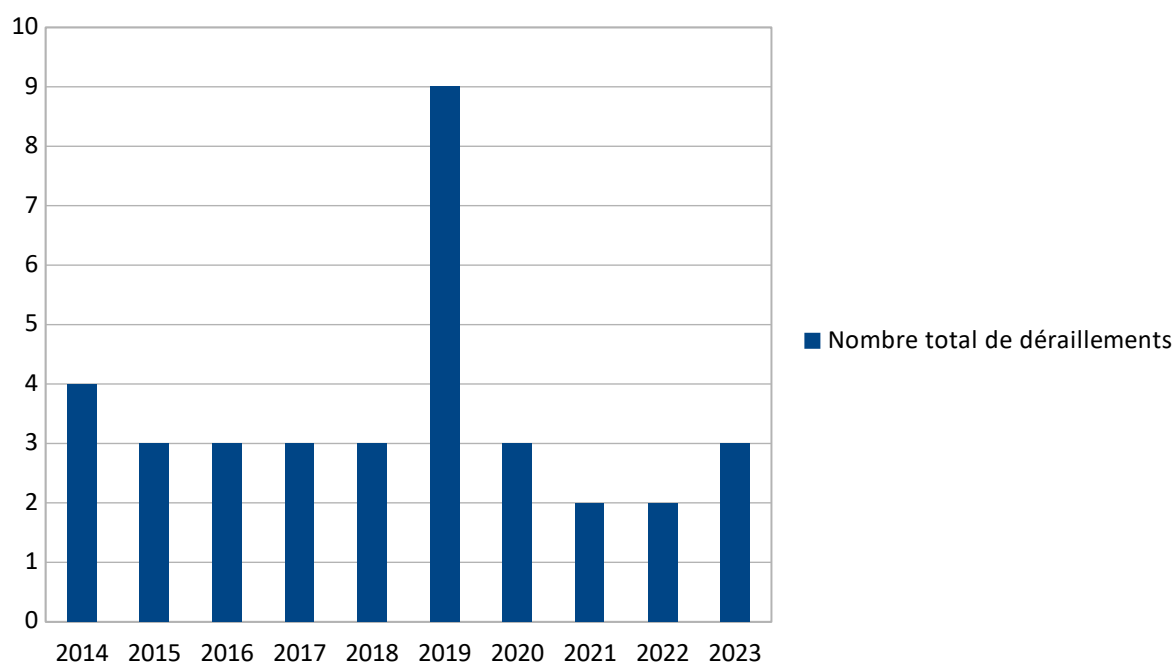


Figure 10: Evolution du nombre de déraillements

En 2023, un seul bi-voie a été rapporté, il fait suite à un appareil de voie défectueux.

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

Le tableau ci-dessous récapitule sur 10 ans, la répartition des déraillements entre bi-voie et déraillement en pleine ligne. Il précise également les origines de ces événements.

	Total en 10 ans (2014-2023)	Défaut voie	Défaut MR	Erreur humaine	Malveillance
Bi-voie	19	7	4	8	0
En pleine ligne	17	11	1	2	3

Figure 11: Répartition de l'origine des déraillements sur la période 2014-2023

On peut noter que 50 % des déraillements ont pour origine des défauts de voie.

Les erreurs humaines sont à l'origine de 65 % des bi-voies et les défauts de voie sont à l'origine de 60 % des déraillements en pleine ligne.

### 3.3.3 - Aléas naturels

À noter que les réseaux ne sont pas touchés de la même façon, notamment en fonction de leur zone géographique.

Les six événements relatifs aux aléas naturels pour l'année 2023 se concentrent à nouveau sur quelques exploitations et ne concernent que les chutes de blocs ou d'arbres. 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. A noter que des occurrences « départs de feu » sont recensées depuis 2021.

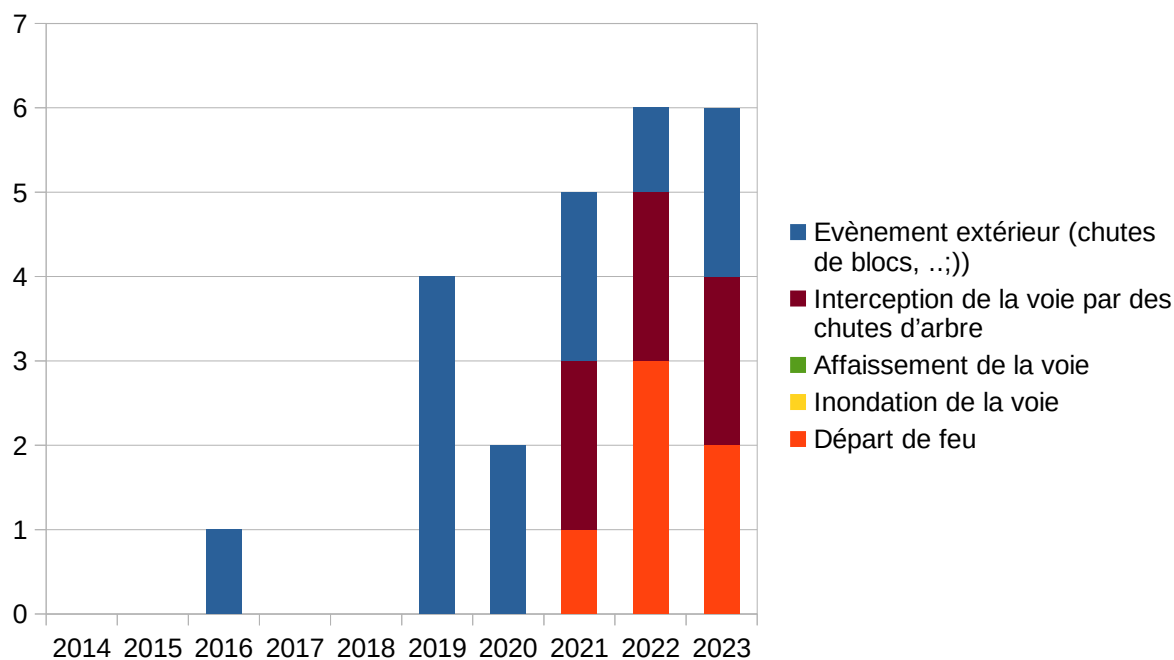


Figure 12: Evolution des aléas naturels depuis 2013

Ce graphique représente le nombre d'aléas naturels par typologie.

Le nombre d'évènements recensés reste relativement stable avec 6 évènements comme en 2022. On dénombre encore deux départ de feu qui sont dus aux escarbilles des locomotives à vapeur.

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

## 4 - Conclusion

L'année 2023 a été marquée par 6 événements de catégorie 2 qui n'ont pas généré de victime.

La révision en cours du référentiel technique CFT avec la profession est d'ailleurs l'occasion d'intégrer la prise en compte de ce retour d'expérience et d'analyse des événements.

Onze événements ont fait l'objet d'une déclaration, directe ou via le rapport annuel de l'exploitant.

Il y a eu une seule collision avec un tiers à un passage à niveau. Ces événements sont très souvent dus au comportement des usagers de la route.

Les deux déraillements recensés pour l'année 2023 sont consécutifs à des mauvais états de la voie sur certains secteurs. 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 généralement connues des exploitants qui adaptent la vitesse des trains, limitant significativement les conséquences en cas d'incident résiduel.

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.

La production des rapports annuels sur la sécurité d'exploitation et la pertinence des informations relayées permet aussi 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 les actions en cours :

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

Et, sur les évolutions réglementaires :

- L'activité cyclo-draisine devrait être prochainement intégrée au titre V du décret STPG (échéance 2025).
- Groupes de travail (GT) :
  - Les référentiels CFT et CD font l'objet d'une révision globale avec des groupes de travail constitués avec des membres (exploitants) de l'UNECTO, de Vélorails de France et de représentants du STRMTG.  
Les nouvelles versions des référentiels chemins de fer touristiques et cyclo-draisines devraient être publiés début 2025.
  - Un projet de guide concernant les spécificités d'exploitation des réseaux mixtes CFT-CD est actuellement en cours de rédaction. Le contenu de ce guide est partagé avec un GT spécifique où les deux fédérations sont également représentées.



# 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](mailto: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*