



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



STRMTG

Rapport annuel 2024

Parc - trafic - événements d'exploitation

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



Version	Date	Commentaire
1	19/12/25	Version initiale

Affaire suivie par

Adrien COLOMBY
Tél. : 04.76.63.47.60
Courriel : <i>adrien.colomby@developpement-durable.fr</i>

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

Table des matières

1 - LE PARC DES CHEMINS DE FER TOURISTIQUES EN SERVICE.....	4
1.1 - Le parc des CFT.....	4
1.2 - Fréquentation des CFT.....	9
2 - ÉVÉNEMENTS 2024.....	10
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 2024.....	11
2.3.1 - Observations d'ordre général.....	11
2.3.2 - Description succincte des événements.....	11
3 - L'ACCIDENTOLOGIE DES CFT (2015-2024).....	14
3.1 - Evolution des évènements.....	14
3.2 - Evolution du nombre d'événements et de victimes.....	16
3.3 - Analyse par type d'événements toutes catégories confondues.....	17
3.3.1 - Collisions aux passages à niveau.....	17
3.3.2 - Déraillements.....	18
3.3.3 - Aléas naturels.....	19
4 - CONCLUSION.....	20

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 2024 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 pas pris en compte dans ce rapport. Les réseaux de cyclo-draisines seront par contre ajoutés dans le rapport de l'année prochaine, puisqu'ils ont été intégrés en 2025 au sein du titre V du décret STPG.

Ce rapport présente :

- dans un premier temps, le parc de chemins de fer touristiques,
- dans un second temps les événements d'exploitation de l'année 2024,
- enfin, une dernière partie comportant 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 2024, 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 2024

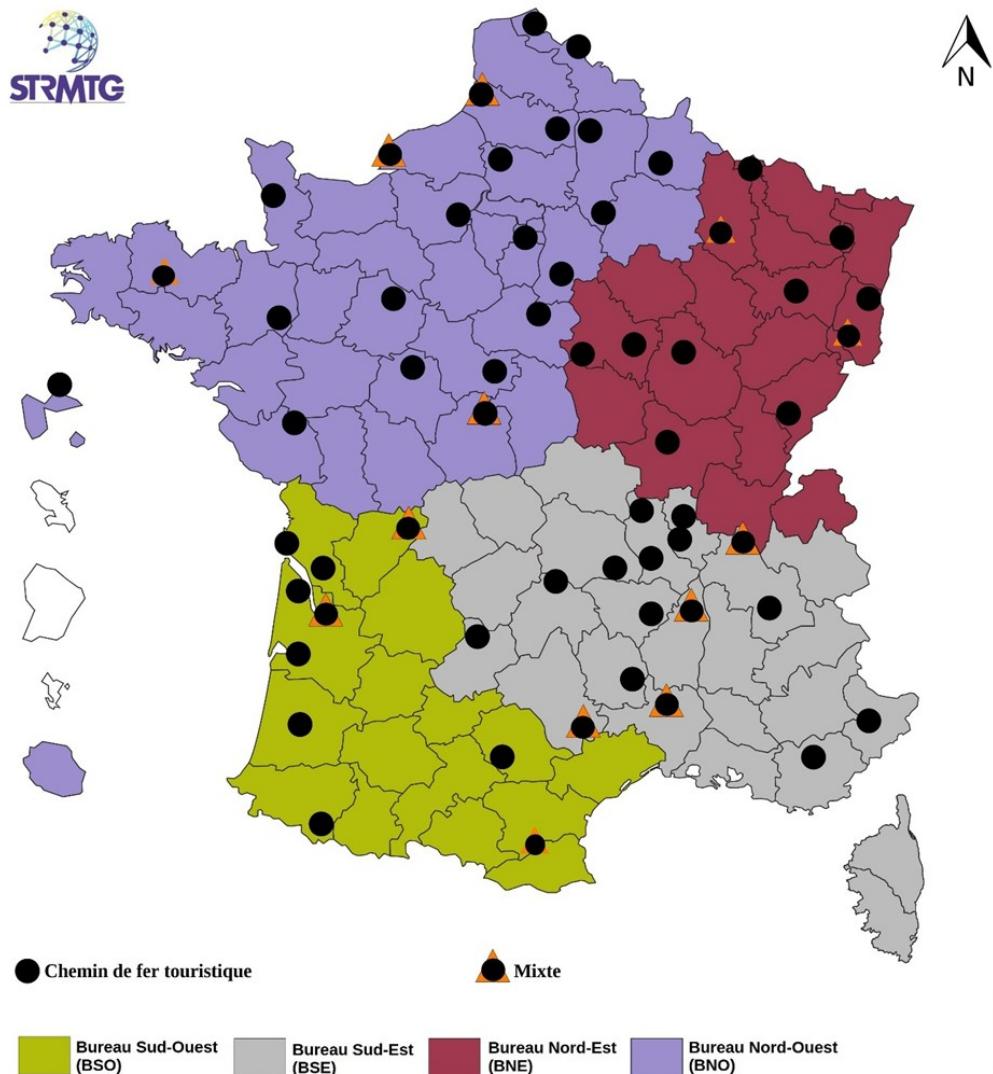


Figure 1: Carte de France des réseaux de chemins de fer touristiques en 2024

Sur les dix dernières années (2015-2024), le nombre de réseaux de CFT contrôlés par le STRMTG a légèrement augmenté. Il n'y a pas eu de création, ni de fermeture de réseau en 2024.

A noter que deux réseaux autorisés n'ont pas été exploité, le premier en raison de problèmes liés à l'infrastructure et le deuxième en l'absence de convention de gestion.

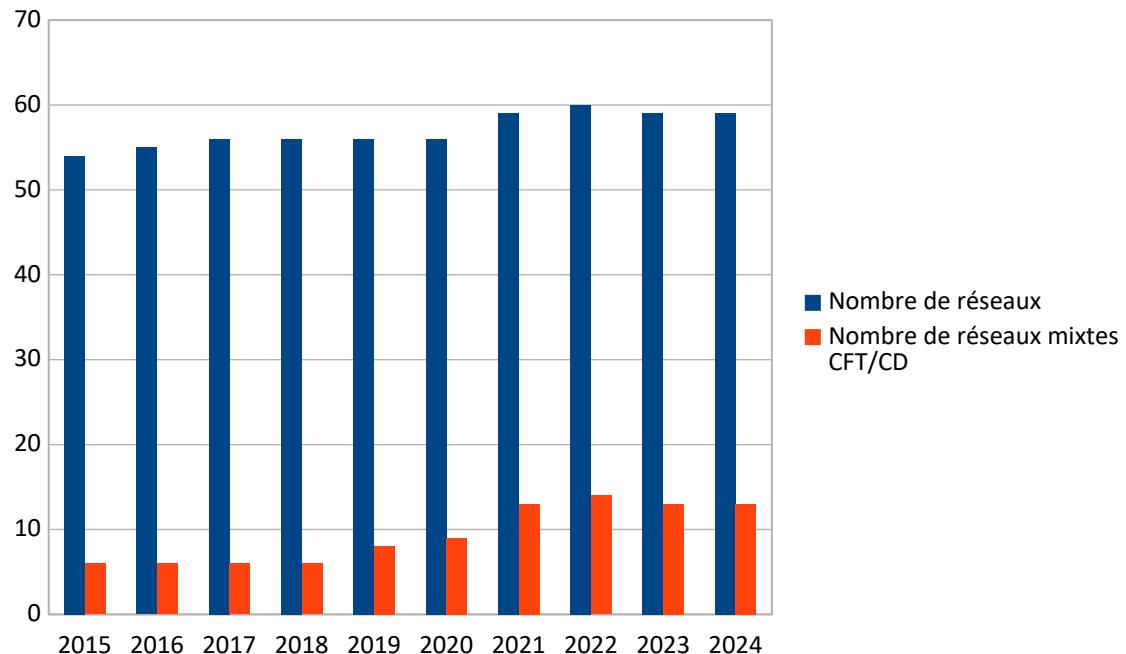


Figure 2: Evolution du parc de chemins de fer touristiques

Sur les 59 réseaux recensés en 2024, 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 récapitulatif page suivante.

Ce tableau reprend la liste des réseaux CFT.

À 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	
02 / 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	
	<i>CD des Gorges du Doux</i>		1	M			
8	CFT Sud Ardennes	1		N		1	
11-66	CF TPCF	1		N		1	
	<i>Vélorail du Train Rouge (TPCF)</i>		1	N			
12	CFT du Larzac	1		N		1	
	<i>CD du Larzac</i>		1	N			
15	C.F. de la Haute Auvergne (Gentiane Express)	1		N		1	
16	CFT de Charente Limousine	1		N		1	
	<i>VR de Charente Limousine</i>		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	
	<i>VR du Kreiz Breizh</i>		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	
	<i>Vélorail des Cévennes</i>		1	N			
33	C.F.T. de Guitres	1		N	1	1	
	<i>CD de Guitres</i>		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	
	<i>CD de la SABA</i>		1	M			
37	Train Historique de Rillé	1		SUB	1	1	
38	Association du CFHR	1		SUB	1	1	
	<i>CD du CFHR</i>		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	

Dép	Réseaux	CFT	CD	Ecart	Vap	Diesel	Elec
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		
	<i>VR de la Voie Sacrée</i>		1	<i>M</i>			
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	
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	
	<i>CD. Sud Alsace (TTDA)</i>		1	<i>N</i>			
69	CF de la Brévenne	1		N		1	
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	
	<i>CD Etretat Pays de Caux</i>		1	<i>N</i>			
77	Tacot des Lacs	1		SUB	1	1	
80	C.F. Baie de Somme	1		M	1	1	
	<i>CD de la Baie de Somme</i>		1	<i>M</i>			
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 2024

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 voyageurs	31 réseaux
De 10 000 à 50 000 voyageurs	18 réseaux
De 50 000 à 100 000 voyageurs	4 réseaux
Supérieure à 100 000 voyageurs	4 réseaux
<i>Non exploité</i>	2 réseaux

Tableau 4: Répartition des réseaux suivant leur fréquentation en 2024

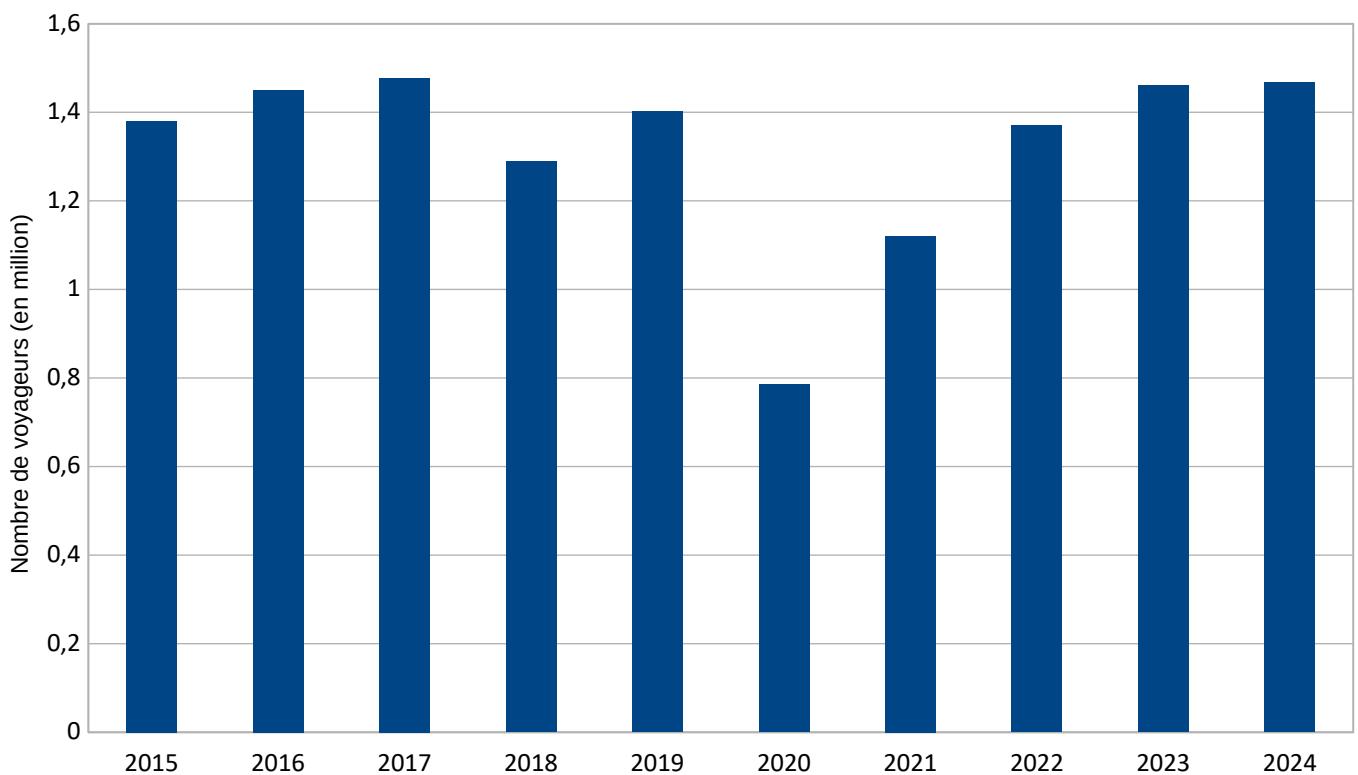


Tableau 5: Evolution du nombre de voyageurs des CFT contrôlés par le STRMTG depuis 2015

En 2024, la fréquentation de l'ensemble des réseaux fait état de 1.466.800 entrées selon les données des rapports annuels sur la sécurité des exploitations. Les chiffres retrouvent les niveaux d'avant la crise sanitaire.

2 - Événements 2024

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 2024, 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 7 du 24/03/25 définit différentes catégories d'évènements :

Catégorie 1	<ul style="list-style-type: none">– Événement causant au moins 1 mort et/ou 5 blessés graves (hors suicide) et/ou des dommages matériels importants
Catégorie 2	<ul style="list-style-type: none">– 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	<ul style="list-style-type: none">Événement lié à la défense et à la sûreté :– Attentats et explosions ;– Découverte d'engins explosifs.
Catégorie 4	<ul style="list-style-type: none">– 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 complétées 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 2024

2.3.1 - Observations d'ordre général

Pour l'année 2024, 6 événements ont fait l'objet d'une déclaration aux autorités compétentes. L'ensemble des évènements n'a pas généré de victimes, généralement grâce aux faibles vitesses pratiquées.

L'année 2024 est comparable avec l'année 2023 où 6 évènements avaient également été déclarés au service de contrôle. 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'événement 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 6 événements déclarés en 2024 sont les suivants :

- Une collision entre rames (prise en écharpe),
- Un dégagement de fumée,
- Un déraillement suite à l'état de l'infrastructure,
- Un déraillement due à la casse d'un rail,
- Deux bi-voies.

Ces événements sont résumés ci-après :

- Collision entre rames (prise en écharpe)

À une arrivée sur une zone de croisement, un conducteur positionne sa rame sur une voie de stockage sans dégager totalement le repère de garage franc. Un deuxième train arrive alors, circulant sur la voie principale et vient percuter à faible vitesse le premier train mal stationné qui engageait son gabarit.

Cet évènement confirme la nécessité de bien former les agents aux règles concernant le respect des garages-franc conformément au chapitre 2.6 de la partie 2 du RTCFT. Suite à cet évènement l'exploitant a harmonisé les repères sur la ligne ainsi que les règles de garage.

Cette collision n'a entraîné aucun blessé.

- Dégagement de fumée

En cours d'exploitation, un agent du train détecte un dégagement de fumée à proximité d'un moteur sur un locotracteur. Le mécanicien a immédiatement été prévenu par le chef de train et a stoppé le convoi. Une fois le train arrêté, l'équipe de conduite a procédé, à l'aide des extincteurs, au contrôle de ce départ de feu. Les pompiers sont également intervenus par la suite pour confirmer la maîtrise du sinistre.

L'origine de l'évènement n'a pu être totalement déterminée, mais l'hypothèse principale reste une étincelle provenant de l'échappement qui aurait pu mettre le feu à un amoncellement de brindilles et de feuilles au niveau du radiateur. La montée en chaleur du radiateur a également pu mettre le feu aux débris végétaux.

Suite à cet évènement, l'exploitant a renforcé la fréquence d'entretien et d'inspection des radiateurs, notamment au niveau des zones où peuvent s'accumuler des débris de végétaux.

- Déraillement suite à l'état de l'infrastructure

Dans le cadre d'une circulation festive, un locotracteur a été utilisé en pousse d'un convoi. Au passage d'une courbe, une éclisse a cédée, engendrant le déraillement du locotracteur.

Cet évènement a mis en lumière un état de l'infrastructure dégradé sur certains secteurs.

Le préfet a demandé la réalisation d'un diagnostic de sécurité portant sur l'utilisation du matériel roulant et de l'état de la voie. Ce diagnostic a permis de dresser un état des lieux et un programme de travaux a été proposé par l'exploitant en conséquence. Une partie des travaux ont été réalisés ce qui permet au train touristique de reprendre ses circulations sur une partie de la ligne.

- Déraillement dû à la casse d'un rail

Lors d'une circulation en exploitation, un autorail a déraillé à faible vitesse suite à une rupture de rail. L'origine de cet évènement est plutôt rare et les observations ont permis d'identifier un défaut de matière dans l'âme du rail.

La zone concernée a été renouvelée entièrement en voie/ballast et le fil de rail concerné a été changé.

- Bi-voies

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 premier bi-voie trouve son origine de l'accumulation de feuilles mortes et d'un manque de graisse qui ont empêché la lame de l'aiguille de se plaquer correctement. Par conséquent, l'aiguille était légèrement entrouverte. Cet évènement s'est produit lors de la remise en tête de la locomotive, les deux premiers essieux ont déraillé.

L'exploitant a effectué un rappel concernant les vérifications de l'état des aiguilles avant manœuvre et la maintenance des appareils de voie a été renforcé.

Le deuxième bi-voie a eu lieu également lors d'une procédure de remise en tête de l'engin tracteur sur une aiguille talonnable non renversable. Le chef de la manœuvre, pensant que l'aiguille est mal positionnée, demande au conducteur de refouler alors que l'engin se trouve sur l'aiguille. En conséquence, en refoulant, les premiers essieux du locotracteur déraillent.

Une note de service a été produite permettant de rappeler aux conducteurs les gestes à adopter lors du passage sur les appareils de voie.

➤ Évènements de catégorie 4

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

- des heurts d'ouvrages d'art supportant une voie ferrée par des véhicules routiers circulant en dessous ;
- 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 avec notamment des coulées de neige sur un réseau qui sont venues stopper la progression de trains en exploitation ;
- quelques actes de vandalisme (sur des équipements de PN notamment) ;
- quelques départs de feux maîtrisés à proximité de la voie 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, afin d'éviter leur survenue dans le futur.

Il a été comptabilisé deux heurts d'ouvrages d'art par des véhicules routiers en 2024. Suite à ces événements, les exploitants, en concertation avec les bureaux de contrôle, ont fait réaliser des inspections détaillées des ouvrages impactés par des experts. Les inspections ont permis de conclure favorablement à la reprise des circulations ferroviaires. Sur un des ouvrages impactés, l'expert a demandé un essai en charge de l'ouvrage avec un train régulier. L'essai s'est révélé positif.

3 - L'accidentologie des CFT (2015-2024)

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 même si, au vu des faibles chiffres, il est difficile d'en tirer des enseignements statistiques. Il faudra voir si cette tendance se confirme les prochaines années, les données contenues dans les rapports annuels des exploitants se fiabilisant d'année en année. A noter que cette variation peut aussi s'expliquer par un retour plus exhaustif des exploitants sur les évènements de type « départ de feu » et « interception de la voie par un aléa naturel ».

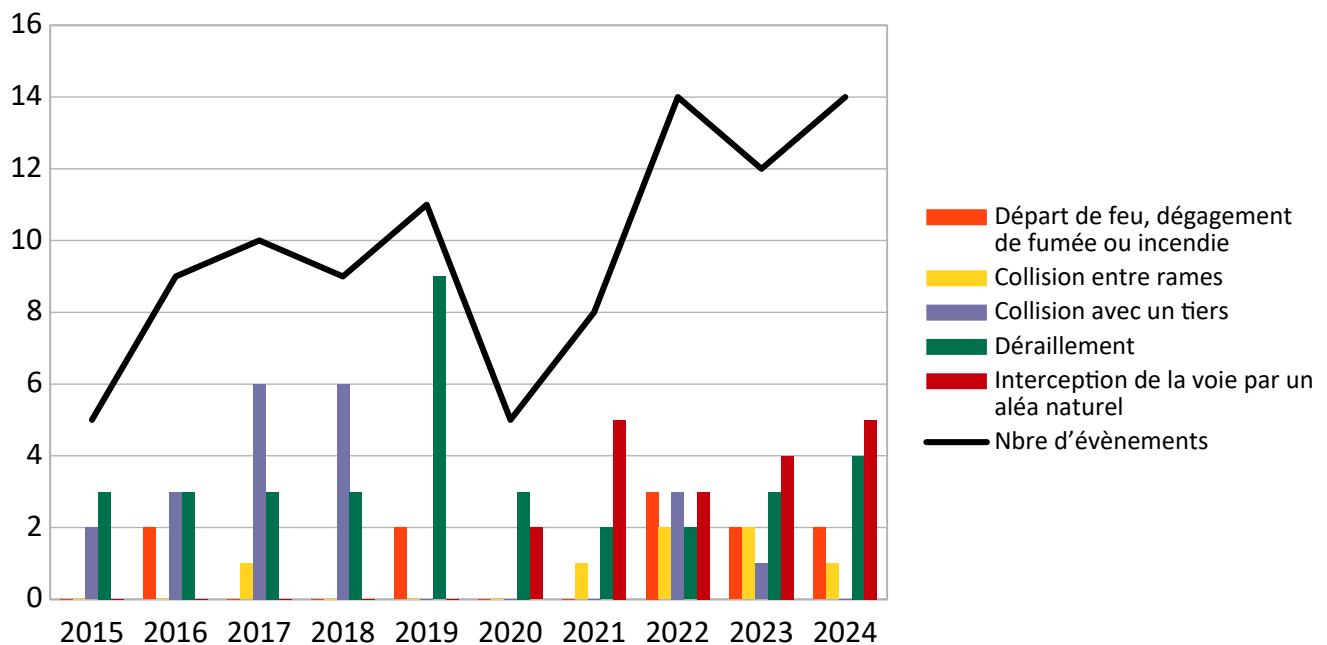


Figure 6: Evolution des événements survenus sur les réseaux de CFT par typologie sur les 10 dernières années

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 95 évènements ayant eu lieu entre 2015 et 2024.

En 2024, on dénombre quatre déraillements, ce qui est l'occurrence la plus importante depuis 2020.

On ne dénombre aucune collision avec un tiers en 2024, il n'y a en effet eu aucune collision aux passages à niveau remontée en 2024.

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

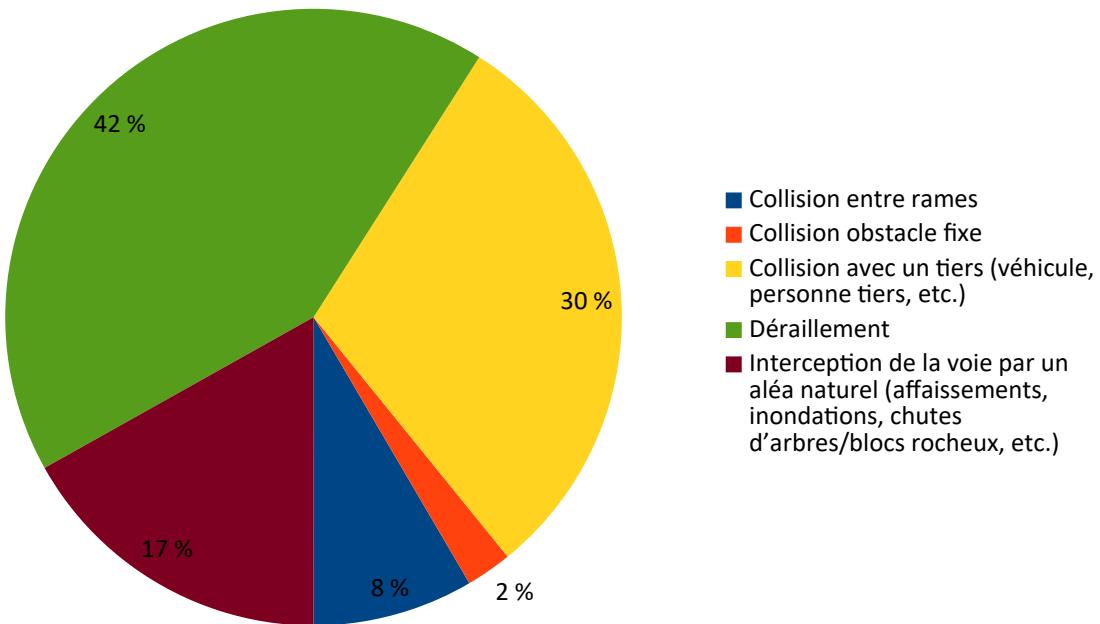


Figure 7: Répartition des évènements par typologie entre 2015 et 2024

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 nul pour les années 2019 à 2021, cet indicateur réapparaît en 2022 et 2023 avec respectivement 3 et 1 événements. À noter que des incivilités aux PN sont également régulièrement constatées.

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

Jusqu'à présent, la cause de ces événements 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^e 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 » sont comptabilisées depuis 2020.

3.2 - Evolution du nombre d'événements et de victimes

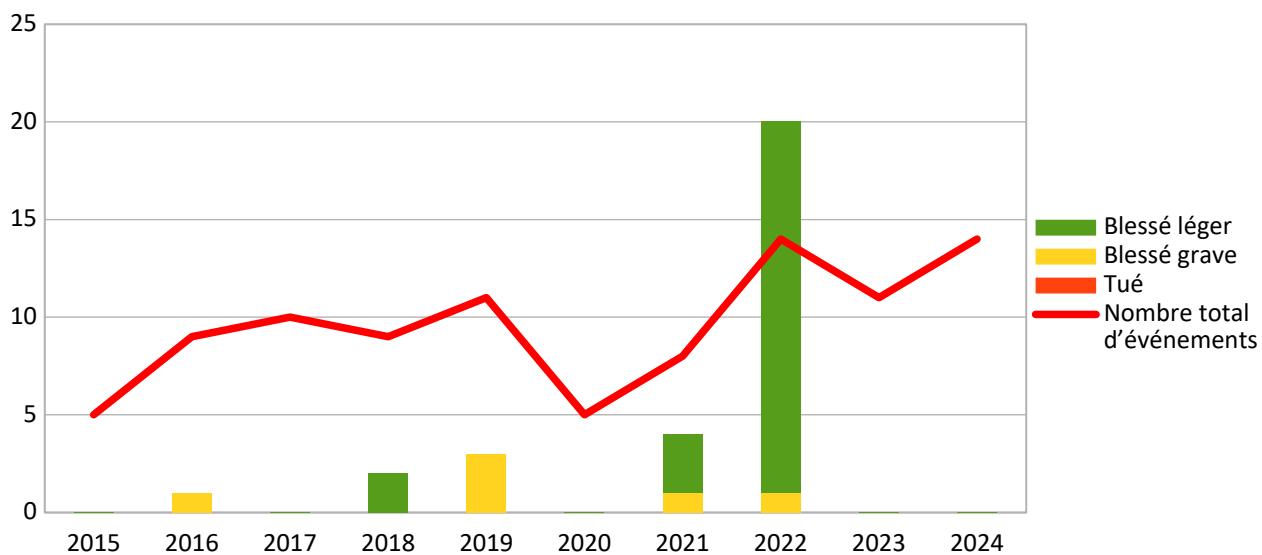


Figure 8: Evolution du nombre d'événements et de victimes depuis 2015

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 victimes correspond à la somme des tués, blessés graves et légers.

À noter, pour l'année 2022, que 95 % des victimes ont été générées par un seul événement : une dérive suivie d'une collision qui a fait, parmi les voyageurs, 19 blessés dont un grave. Cet évènement exceptionnel sur la période considérée contribue à une hausse importante du nombre de victimes pour l'année 2022. Depuis cette date, aucun blessé n'est à déplorer.

Sur les dix dernières années, la moyenne du nombre d'événements s'établit à environ 9,6 événements par an pour un nombre de victimes de 3 par an dont 1,2 blessés graves.

Sur 10 ans, on arrive à une moyenne de 7,20 évènements par million de voyageur et environ 2,27 victimes par million de voyageurs.

3.3 - Analyse par type d'événements toutes catégories confondues

3.3.1 - Collisions aux passages à niveau

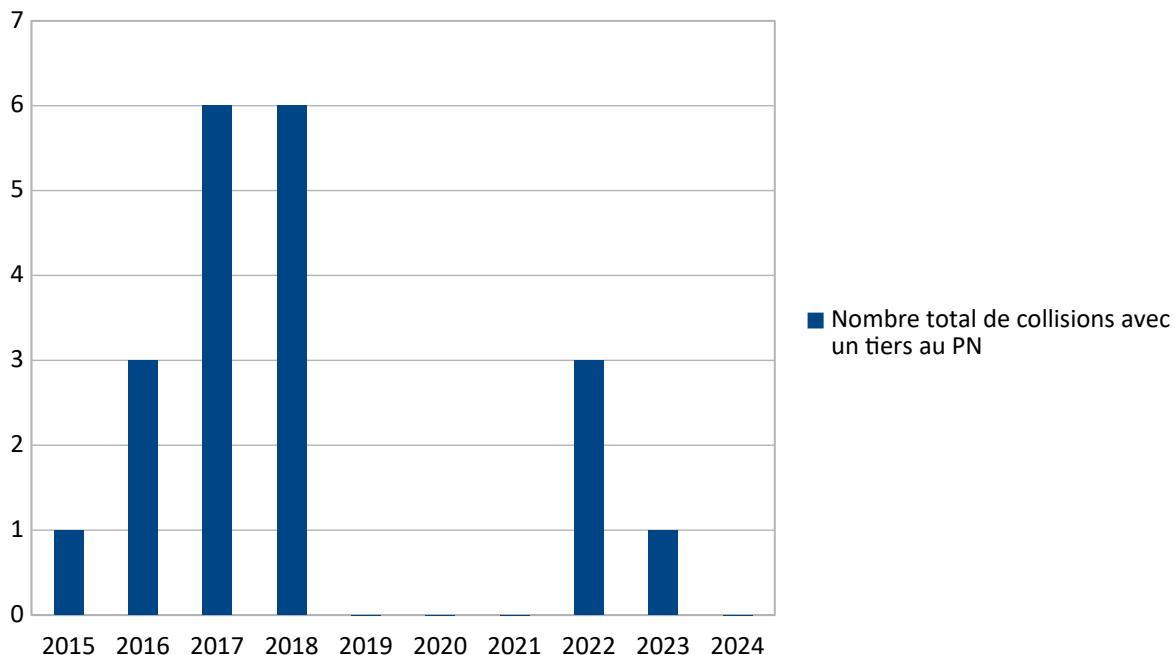


Figure 9: Evolution du nombre de collisions aux passages à niveau depuis 2015

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 évènement en 2023 et 0 en 2024.

Le dernier évènement date de 2023. Il a pour origine 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'année 2019 a été marquée par un nombre important des déraillements en pleine ligne suite à des défauts de voie.

Comme précisé dans les paragraphes ci-avant, la gravité des événements « déraillement » sont dans la plupart des cas sans conséquence humaine (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.

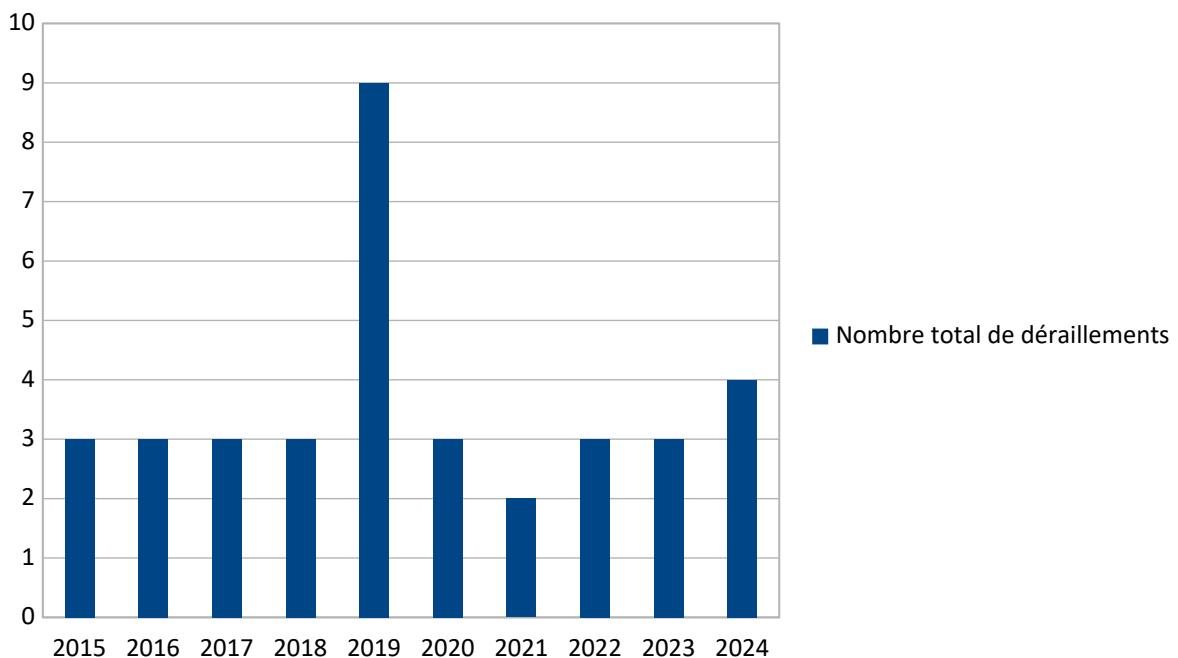


Figure 10: Evolution du nombre de déraillements depuis 2015

En 2024, deux bi-voies ont été rapportés, un est à mettre en relation avec un mauvais entretien de l'appareil de voie, l'autre est dû à une erreur de manipulation.

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 (hors appareils de voie). Il précise également les origines de ces événements.

	Total en 10 ans (2015-2024)	Défaut voie	Défaut MR	Erreur humaine	Malveillance
Bi-voie	18	5	2	9	2
En pleine ligne (hors appareils de voie)	18	15	1	1	1

Figure 11: Répartition de l'origine des déraillements sur la période 2015-2024

On peut noter que 55 % des déraillements ont pour origine des défauts de voie.

Les erreurs humaines sont à l'origine de 50 % des bi-voies et les défauts de voie sont à l'origine de 83 % 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 2024 se concentrent à nouveau sur quelques exploitations et ne concernent que des chutes de blocs ou d'arbres. Les autres indicateurs (inondation de la voie, affaissement de la voie) s'ils sont identifiés, sont restés nuls 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.

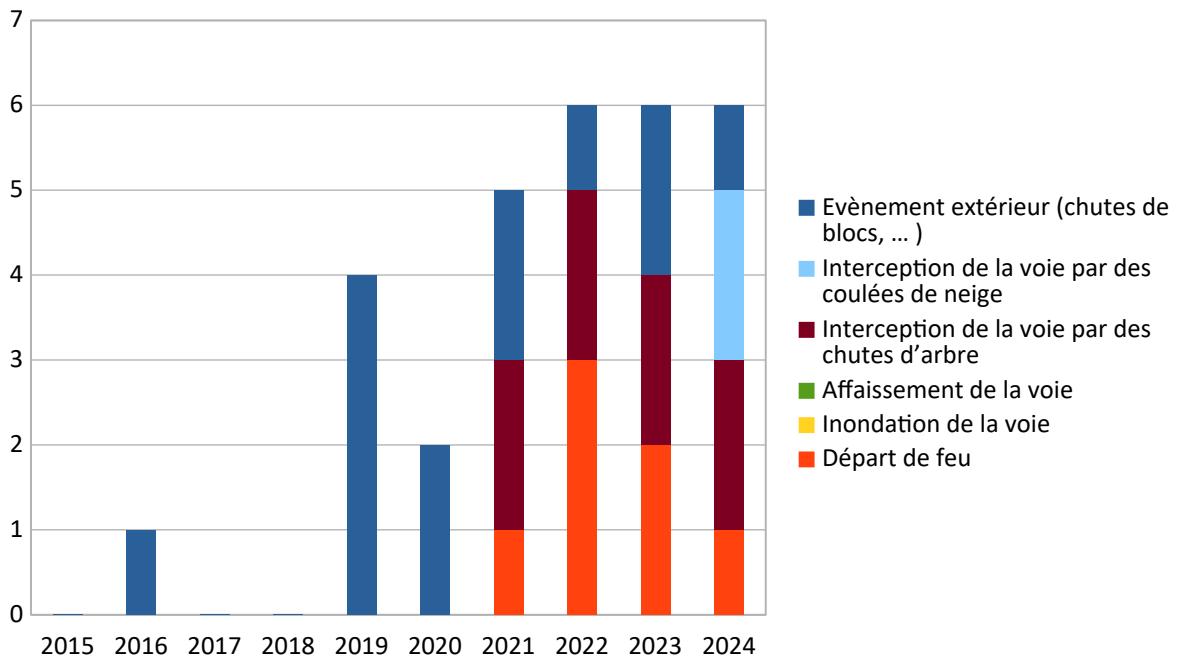


Figure 12: Evolution des aléas naturels depuis 2015

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

Le nombre d'événements recensés reste relativement stable avec 6 événements comme en 2022 et 2023.

Suite à deux interceptions de la voie par des coulées de neige sur un réseau, ce type d'événement est désormais recensé dans le rapport annuel.

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

4 - Conclusion

L'année 2024 a été marquée par 6 évènements de catégorie 2 qui n'ont pas généré de victime.

La révision du référentiel technique CFT qui s'est déroulé entre 2022 et 2025 avec la profession a été l'occasion d'intégrer la prise en compte de ce retour d'expérience et l'analyse des événements déclarés ces dernières années.

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

Trois déraillements recensés (dont un bivoie) pour l'année 2024 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. Le dernier déraillement est un bivoie suite à une erreur de manœuvre.

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.

A noter que des évolutions réglementaires importantes ont eu lieu en 2025 notamment en lien avec la mise à jour du décret n°2017-440 relatif à la sécurité des transports publics guidés par le décret n°2025-375 du 24 avril 2025 :

- L'activité cyclo-draisine a été intégrée au titre V du décret STPG ;
- l'arrêté du 13 juin 2025 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés à vocation touristique ou historique et aux systèmes de transport par cyclo-draisine est venu remplacer l'arrêté du 8 décembre 2003 ;
- Le référentiel technique relatif à la sécurité des chemins de fer touristique a été publié dans sa version 7 le 24 mars 2025 ;
- Le référentiel technique relatif à la construction et à la sécurité d'exploitation des cyclo-draisines a été publié dans sa version 6 du 27 juin 2025 ;
- Un guide technique relatif à la sécurité des exploitations mixtes CFT-CD a été publié le 3 juillet 2025.

Deux recommandations ont été publiées pour accompagner les exploitants dans la prise en compte des nouvelles exigences et la mise à jour demandée des RSE :

- La recommandation destinée aux exploitants de CFT en date du 11/07/2025 ;
- La recommandation destinée aux exploitants de cyclo-draisines en date du 19/08/2025.

Ces évolutions seront de nature à faire évoluer le présent rapport annuel qui intégrera désormais les systèmes de transport par cyclo-draisines.



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

