

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction interdépartementale des Routes  
Méditerranée

Marseille, le 25 mars 2016

Service des Politiques de l'Exploitant et de la Programmation

Le Directeur

à

Nos réf. : SPEG-2016-  
Affaire suivie par: S. LEROUX  
stephane.leroux@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 04 88 44 53 26 – Fax : 04 88 44 52 55  
Courriel : stephane.leroux@developpement-durable.gouv.fr

Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport  
Terrestre

Tour Pascal B  
92055 La Défense cedex

**Objet :** Affaire n° BEATT-2014-003 - déraillement d'un train de la ligne Nice-Digne-les-Bains  
**P.J. :** Procédure d'alerte DIRMED/RRT PACA

Par courrier daté du 29 décembre 2015, vous m'avez transmis le rapport d'enquête sur le déraillement d'un train de la ligne Nice-Digne-les-Bains survenu, consécutivement à la chute d'un rocher, le 8 février 2014 à Saint-Benoît (04) en me demandant de vous faire connaître les suites que la direction interdépartementale des routes Méditerranée se propose de donner à la recommandation R1.

Cette recommandation s'adressant conjointement à la DIR Méditerranée et à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la DIR Méditerranée s'est rapprochée de cette dernière en vue d'apporter des éléments de réponse communs.

Concernant la surveillance des talus, la DIR Méditerranée et la région PACA ont d'ores et déjà élaboré une procédure d'alerte et de transmission d'information (cf pièce jointe) en cas d'avis de chute de blocs ou de glissement de terrain pouvant impacter le réseau ferroviaire et routier dans les zones où ils sont contigus.

La formalisation et la standardisation des éléments recueillis sur les chutes de pierre permettra de disposer, au bout de quelques années, d'un indicateur de l'activité de chutes de pierres sur l'itinéraire. Ceci permettra d'affiner la zonation du risque mais aussi et surtout d'améliorer d'une part la détection de problème sur les ouvrages non visibles (baisse de leur efficacité) et d'autre part de déterminer des relations météorologie/chutes de blocs en croisant les informations avec les conditions climatiques (pluie et températures issues de Météo France).

Concernant la vérification des dispositifs de protections, la DIR Méditerranée et la Région PACA prévoient d'élaborer d'ici la fin de l'année 2016 une convention technique et financière relative à la surveillance, la maintenance et la réparation des dispositifs de protections en place. Ce cadre prendra en compte d'une part les visites visuelles de périodicité rapprochée, qui visent à s'assurer qu'aucun désordre majeur n'affecte les ouvrages, qu'ils sont en état de fonctionner et que l'environnement immédiat ne montre pas d'anomalie pouvant mettre en péril le dispositif ; et d'autre part, les inspections détaillées périodiques de l'état de tous les composants de l'ouvrage.

Concernant les visites exceptionnelles, la DIR Méditerranée a identifié trois causes pouvant les déclencher :

- un éboulement ayant affecté la route ;
- un incendie sur la zone ;
- un événement climatique important .

Si les deux premières causes sont faciles à identifier, le dernier cas est un peu plus complexe. Pour l'incidence pluie, la DIR Méditerranée confiera au CEREMA une exploitation des résultats du projet de recherche RHYTMME afin de déterminer des seuils de pluie considérés « anormaux », induisant une probabilité de chute de blocs très élevée.

Pour l'incidence du gel-dégel, les résultats des recherches en cours ne sont pas encore probants et il sera impossible d'établir rapidement des critères quantifiés permettant de justifier une action spécifique.

Tant pour les visites périodiques et exceptionnelles que pour les inspections périodiques, la DIR Méditerranée fera appel au CEREMA afin d'élaborer les cahiers des charges en vue de la passation de marchés publics auprès d'entreprises spécialisées.

Le Directeur Interdépartemental des Routes



Jean-Michel PALETTE

Copie : DADS

---

## Aléa Chute de bloc /glissement de terrain Procédure d'alerte commune aux réseaux routier et ferroviaire

---

Version  
A

Date  
11/03/2016

Pages modifiées  
N/A

Date

RRT PACA CP

DIR Méditerranée

Signatures

## Table des matières

1 Objet.....	3
2 Principe.....	3
3 Réception des alertes.....	3
Chemins de Fer de Provence.....	3
DIR Méditerranée.....	3
4 Documents d'application.....	4
5 Procédure chemins de fer de Provence .....	5
6 Procédure DIR Méditerranée.....	6
7 Annexes.....	7

## 1 Objet

Ce document a pour but de définir les procédures internes aux Chemins de Fer de Provence et à la DIR Méditerranée concernant l'alerte et la transmission d'information en cas d'avis de chute de blocs ou de glissement de terrain pouvant impacter le réseau ferroviaire et routier dans les zones où ils sont contigus.

Il précise les correspondants des deux entités qui doivent être prévenus en cas de survenance d'une chute de pierre ou lors d'un glissement de terrain.

**Ce document ne reprend pas toutes les mesures propres aux Chemins de Fer de Provence et à la DIR Méditerranée qui doivent être prises en parallèle afin de le traiter.**

## 2 Principe

Les agents des Chemins de fer de Provence ou de la DIR Méditerranée constatant ou supposant la survenance d'un événement de type « chute de blocs » ou glissement de terrain **et dès lors qu'il existe une possibilité que les deux réseaux soient impactés**, devront transmettre verbalement et sans délais tous renseignements utiles à leurs homologues (voir paragraphe 3).

**En cas de doute, et dans les zones définies en annexe 1 à ce document, il faudra considérer par défaut que les deux réseaux sont susceptibles d'avoir été impactés.**

## 3 Réception des alertes

### *Chemins de Fer de Provence*

En journée	Du lundi au vendredi	De 5h20 à 21h00	Régulateur de Nice	<b>04 93 76 99 42</b>
	Du samedi au dimanche	De 6h10 à 21h00		
De nuit	Responsable service VB			<b>06.13.25.03.10</b>

### *DIR Méditerranée*

PC de Gap Téléphone : **04 92 53 20 01**

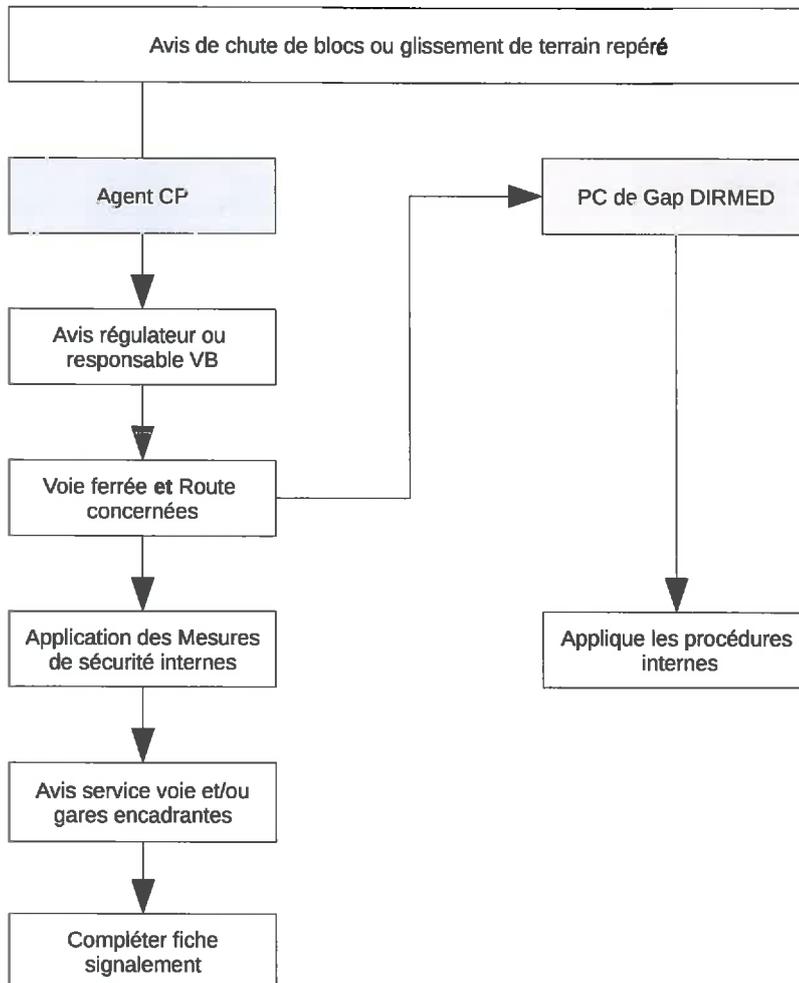
Mail : **pc-gap@developpement-  
durable.gouv.fr**

## 4 Documents d'application

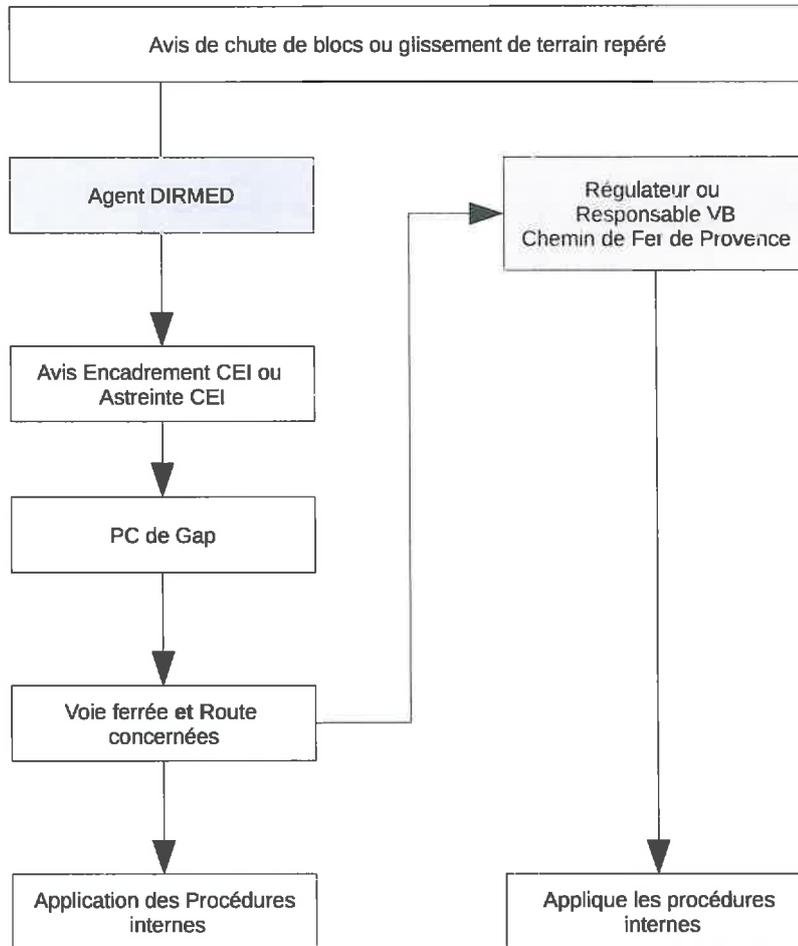
Chaque agent gérant les alertes dispose de fiches de signalement de bloc ou de glissement de terrain (voir modèle en annexe 2) qu'il utilise pour enregistrer les informations provenant du terrain.

Une fiche de blocométrie commune (voir annexe 3) permet de déterminer le volume approximatif de matière ayant impacté les deux réseaux et les mesures de sécurité à prendre.

## 5 Procédure chemins de fer de Provence



## 6 Procédure DIR Méditerranée

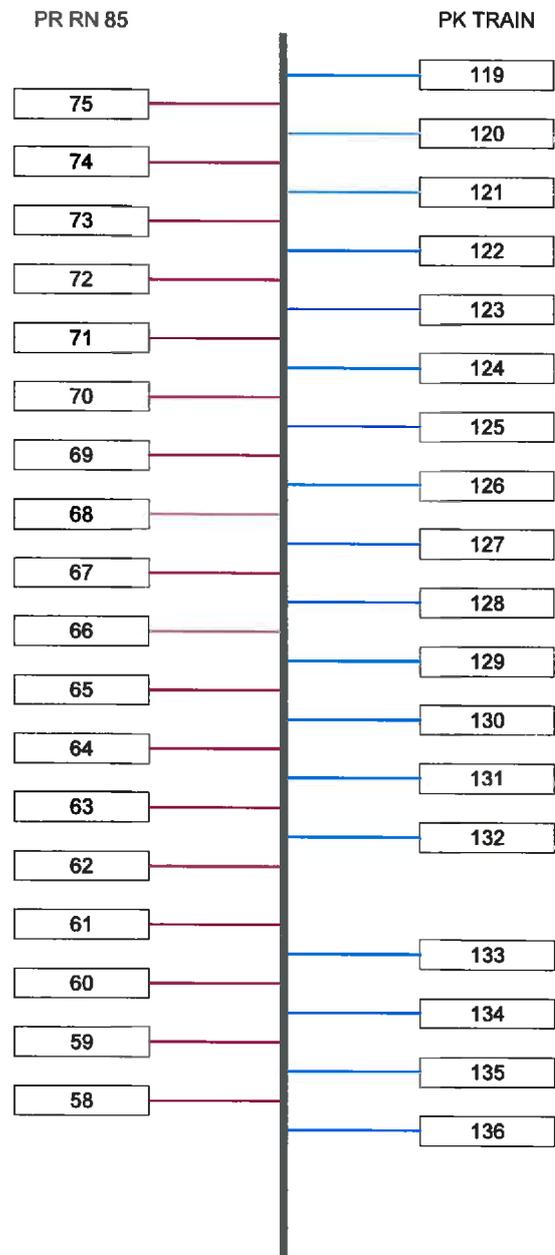
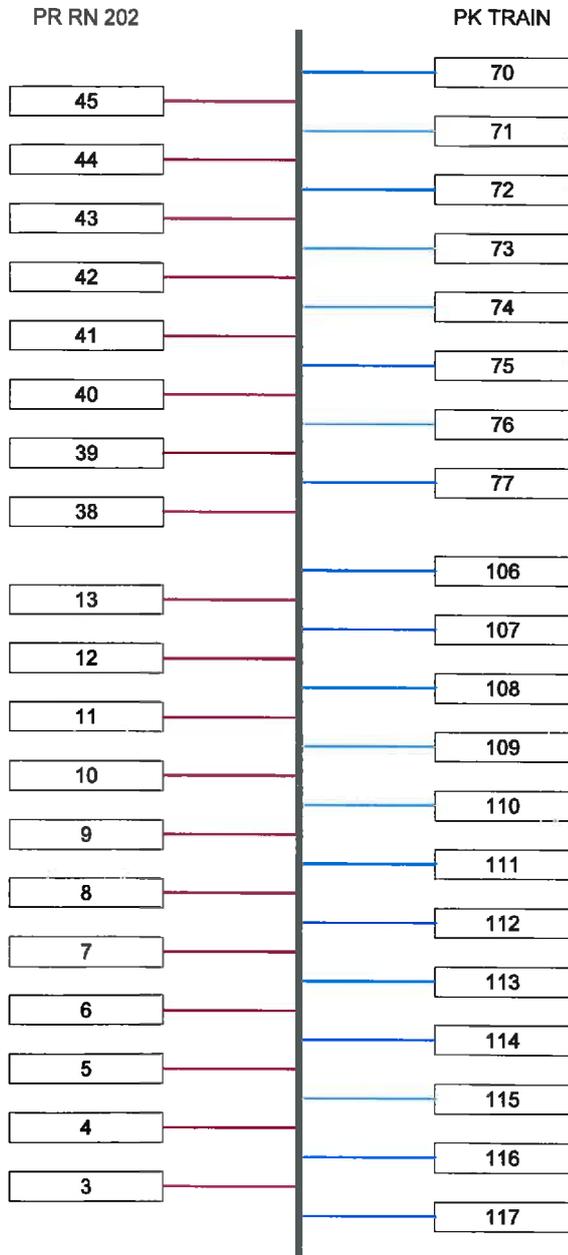


## 7 Annexes

Annexe 1 : Zones communes aux réseaux routier et ferroviaires : Correspondance PK/PR

Annexe 2 : Fiche de signalement

Annexe 3 : Fiche commune Blocométrie





## FICHE DE SIGNALEMENT DE BLOC / GLISSEMENT

<b>RECU DE :</b> .....		<b>ENVOYE A :</b> .....	
<b>DATE :</b> .....		<b>HEURE :</b> .....	
<b>PR (routier):</b>		<b>PK (train):</b>	
<b>Conditions climatiques :</b> .....			
<b>Blocométrie</b>	<b>Pierre (&lt;10 l)</b> Jusqu'à 25 Kg	<input type="checkbox"/>	<b>Position</b>
	<b>Bloc (10 l à 1 m3)</b> De 25 Kg à 2.5 t	<input type="checkbox"/>	
	<b>Masse (&gt; 1m3)</b> Plus de 2.5 t	<input type="checkbox"/>	
		<b>Sur la plateforme routière</b>	<input type="checkbox"/>
		<b>Sur la plateforme ferroviaire</b>	<input type="checkbox"/>
		<b>Hors plateforme*</b>	<input type="checkbox"/>
<b>Glissement de terrain</b>	<b>Volume estimé : ..... m<sup>3</sup></b>		

*\*Dans le doute, considérer que le bloc est passé sur la plateforme*

<b>Observations complémentaires</b>

## Blocométrie

Classe	Photo	
<p><b>Pierre</b> ( &lt; 10 litres)</p>		
<p><b>Bloc</b> ( 10 litres à 1 m3)</p>		<p><b>10 litres</b></p>
<p><b>Masse</b> ( &gt; 1 m3)</p>		<p><b>1000 litres</b></p>
		<p><b>10 000 litres</b></p>