

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
En charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

direction des services de transport

bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés

La Défense, le **17 AOUT 2010**

le directeur général des infrastructures, des
transports et de la mer

à

Monsieur le Directeur du Bureau d'enquêtes sur
les accidents de transport terrestre

Référence :

Vos réf. : votre courrier du 3 juin 2010

Affaire suivie par : Ludovic Brun

ludovic.brun@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 01 40 81 16 55 – Fax : 01 40 81 17 22

Objet : Suites à donner au rapport d'enquête du BEA-TT sur l'accident de Planpraz

Le rapport d'enquête sur l'accident survenu le 1^{er} mars 2008, où un passager a fait une chute mortelle d'une télécabine de Planpraz à Chamonix, comprend deux recommandations, dont une, visant à faire évoluer la norme européenne relative aux parois des cabines afin de prendre en compte les fonctions de retenue, concerne plus directement la DGITM.

Je vous avais déjà indiqué, dans mon courrier du 21 mai 2010, que cette recommandation apparaissait parfaitement cohérente avec les actions que j'avais demandé à mes services de mener. Aussi, a-t-elle été largement anticipée et la processus d'évolution de la norme européenne en ce sens est largement engagé.

Lors de la réunion du groupe de travail dédié les 18 et 19 mai 2010, la prise en compte de la fonction de retenue par la norme a été défendue avec succès par le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG). Désormais, les méthodes de calcul des efforts auxquels devront résister les parois seront les mêmes, que les passagers transportés soient debout ou assis et que les parois soient frontales ou transversales et quelle que soit la nature de la paroi (verre, acier, aluminium, etc...). Le groupe de travail a également estimé que lorsque les efforts sont repris par des lisses et non par le vitrage (dans ce cas le vitrage n'est pas de sécurité), le vitrage doit être constitué d'un matériau non susceptible de former des éclats dangereux en cas de rupture.

Il appartient désormais à la Commission Européenne de Normalisation de lancer les procédures préalables nécessaires à la publication de cette norme.

Le sous-directeur chargé
de la sécurité des transports
ferroviaires, collectifs et
de la régulation territoriale

Denis HUNEAU

PJ :
Copie à :

**Présent
pour
l'avenir**